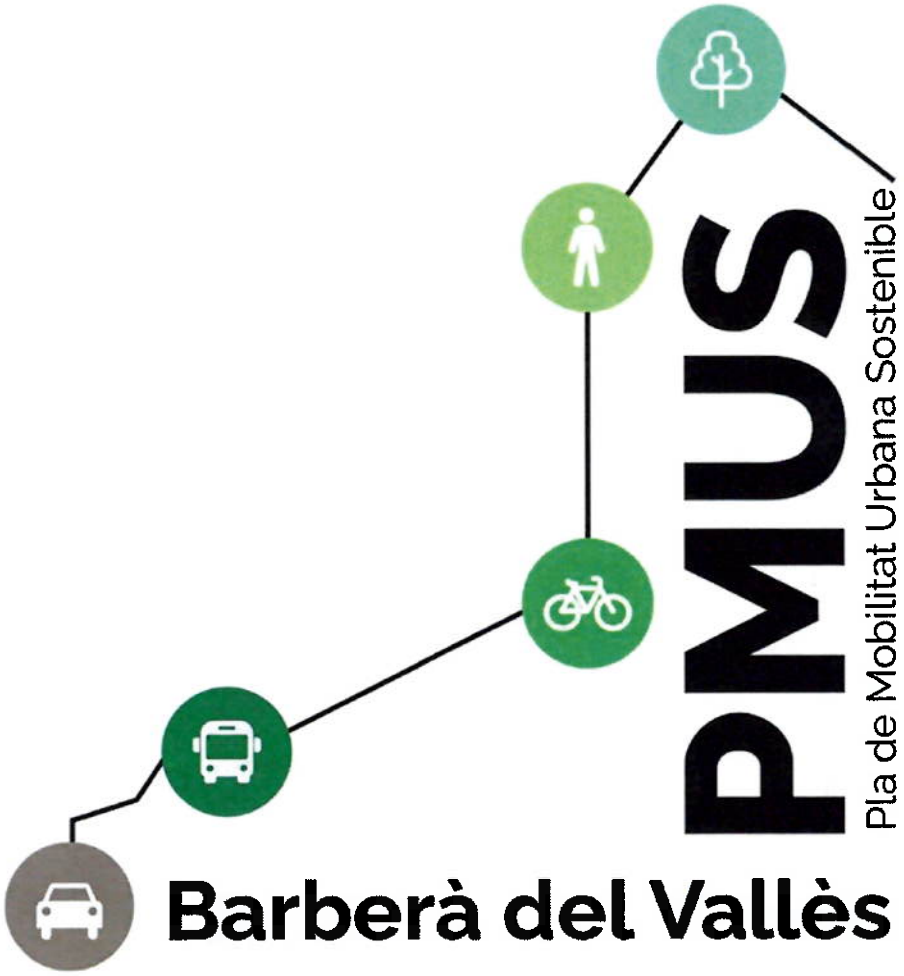
Doc I. Memòria

2026 - 2031



Diputació Barcelona

Ajuntament de Barberà del Vallès

buchanan

CRÈDITS

DIRECCIÓ FACULTATIVA

Diputació de Barcelona

Àrea d'Infraestructures i Territori
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Servei de Planificació, Innovació i Suport Municipal
Unitat de Mobilitat i Seguretat Viària

Carmelo Rivero
Cap de la Unitat de Mobilitat i Seguretat Viària

Ajuntament de Barberà del Vallès

Salvador Girvent Casas
Cap de la secció d'Urbanisme i Medi Ambient

Elisenda Tortajada i Flores
Tècnica de Mobilitat de l'Àrea de Territori i Medi Ambient

EQUIP REDACTOR

Colin Buchanan Consultores

Henar Martín Armas
Enginyera civil

María Palomero García
Geògrafa

María Ángeles Pérez Dongil
Sociòloga

Raquel Martínez González
Urbanista

Javier Flores Álvarez
Geògraf

25421135V ENRIQUE HUERTAS (R: A85269496)

Firmado digitalmente por 25421135V ENRIQUE HUERTAS (R: A85269496)
Fecha: 2026.05.12 09:37:58 +02'00'

TAULA DE CONTINGUT

1. INTRODUCCIÓ 5

1.1. Justificació de la redacció del PMUS 5
1.1.1 Marcs de referència 5

1.2. Objectius genèrics 13

1.3. Horitzons temporals 14

1.4. Estructura metodològica 14
1.4.1 Anàlisi de compliment del PMUS de 2016 0

2. OBJECTIUS DE LA PREDIAGNOSI 1

2.1. Definició d'objectius generals del PMUS 1

2.2. Definició d'objectius més específics del PMUS 2

3. DIAGNOSI 3

3.1. Territori i socioeconomia 3
3.1.1 Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia del terreny 3
3.1.2 Estructura i distribució de la població 5
3.1.3 Anàlisi econòmica 7
3.1.4 Centres d'atracció i generació de viatges 8
3.1.5 Parc de vehicles i dades de motorització 12

3.2. Demanda de mobilitat global 15
3.2.1 Zonificació 15
3.2.2 Visió global de la mobilitat 17
3.2.3 Mobilitat generada 19
3.2.4 Mobilitat atreta 20
3.2.5 Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2025 (EMQ) 22

3.3. Xarxes bàsiques de mobilitat. Vianants 25
3.3.1 Xarxa de vianants. Classificació 25
3.3.2 Continuïtat i connectivitat de la xarxa de vianants 31
3.3.3 Configuració de la xarxa principal de vianants 31
3.3.4 Passos de vianants i guals 34
3.3.5 Entorns i camins escolars 36
3.3.6 Diagnosi de la mobilitat actual a peu. Detecció de disfuncions 41

3.4. Xarxes bàsiques de mobilitat. Bicicleta 42
3.4.1 Xarxa actual: tipologia de vies i pendents 42
3.4.2 Aparcaments 45
3.4.3 Diagnosi de la mobilitat actual amb bicicleta. Detecció de disfuncions 46

3.5. Xarxes bàsiques de mobilitat. Transport públic 47
3.5.1 Xarxa de Serveis de Transport Públic 47
3.5.2 Intermodalitat 53
3.5.3 Infraestructures i elements del transport públic 54
3.5.4 Tarifes del transport públic 56
3.5.5 Demanda de transport públic 57

3.6. Xarxes bàsiques de mobilitat. Vehicle privat motoritzat 63
3.6.1 Jerarquització de la xarxa viària 63
3.6.2 Sentits de circulació i carrils de les vies 65
3.6.3 Regulació de les vies 66
3.6.4 Demanda de vehicle privat motoritzat 67
3.6.5 Diagnosi de la mobilitat actual en vehicle privat 73

3.7. Xarxes bàsiques de mobilitat. Aparcament 74
3.7.1 Aparcament a la via pública 74
3.7.2 Aparcament fora de la via pública 77
3.7.3 Demanda d'aparcament 78
3.7.4 Diagnosi de l'aparcament. Detecció de disfuncions 80

3.8. Xarxes bàsiques de mobilitat. Distribució urbana de mercaderies 80
3.8.1 Marc normatiu i regulador 80
3.8.2 Dotació i funcionament de les zones de càrrega i descàrrega (CiD) en la via pública 80
3.8.3 Infraestructures i equipaments logístics 81
3.8.4 Digitalització i plataformes de gestió 82
3.8.5 Ambientalització de la flota 82
3.8.6 Diagnosi de la distribució urbana de mercaderies. Detecció de disfuncions 82

3.9. Les externalitats del sistema de mobilitat 83
3.9.1 Seguretat viària 83
3.9.2 Costos unitaris del transport 84
3.9.3 Medi ambient 85
3.9.4 Accessibilitat 90
3.9.5 Gènere i cohesió social 90
3.9.6 Salut 91
3.9.7 Noves tecnologies 91

ÍNDEX DE FIGURES

Figura 1.1.Principals fases de redacció d'un PMUS. 0
Figura 1.2. Esquema resum de les fases del PMUS de Barberà del Vallès. 0
Figura 2.1. Objectius específics previs del PMUS de Barberà 2
Figura 3.1.Situación geogràfica. 3
Figura 3.2. Zonificació de Barberà en seccions censals 3
Figura 3.3. Barris de Barberà del Vallès 4
Figura 3.4. Qualificacions urbanes i usos al municipi de Barberà del Vallès 4
Figura 3.5. Pendents del terreny 5
Figura 3.6. Piràmide de població de Barberà del Vallès (2024). 5
Figura 3.7. Evolució de la població de Barberà de Vallès (2013-2024). 6
Figura 3.8. Comparativa de la taxa de creixement interanual amb Barberà del Vallès (2014-2024) 6
Figura 3.9. Mapa de densitat de població per seccions en el municipi de Barberà del Vallès 6
Figura 3.10. Escenaris d'evolució de la població de Barberà 2024-2041 7
Figura 3.11. Distribució del valor afegit brut (VAB) per sectors d'activitat a Barberà (2022). 7
Figura 3.12. Evolució de la renda familiar disponible bruta a Barberà. (milers d'euros). 8
Figura 3.13. Equipaments per categories de Barberà del Vallès 8
Figura 3.14. Ubicació dels polígons industrials de Barberà del Vallès 10
Figura 3.15. Parc de vehicles per tipologia (2023) 12
Figura 3.16. Comparativa evolució de motorització (turismes/1.000 hab.). 13
Figura 3.17. Zonificació interna 15
Figura 3.18. Zonificació externa 16
Figura 3.19. Distribució del viatges 17
Figura 3.20. Total de viatges. Distribució dels viatges per sexe 17
Figura 3.21. Distribució dels viatges per edat 17
Figura 3.22. Índex de mobilitat per sexe 18
Figura 3.23. Índex de mobilitat per edat. 18
Figura 3.24. Distribució horària dels viatges diferenciant entre entorn urbà y polígons 18
Figura 3.25. Hora punta dels desplaçaments en l'entorn urbà i en els polígons 19
Figura 3.26. Distribució espacial dels viatges 19
Figura 3.27. Distribució dels viatges generats en l'entorn urbà 19
Figura 3.28. Distribució dels viatges generats pels polígons 20
Figura 3.29. Distribució dels viatges generats en l'entorn urbà 20
Figura 3.30. Distribució dels viatges generats pels polígons 20
Figura 3.31. Distribució dels viatges atrets pels entorns urbans 21
Figura 3.32. Distribució dels viatges atrets pels polígons 21
Figura 3.33. Distribució dels viatges atrets en l'entorn urbà 21
Figura 3.34. Distribució dels viatges atrets pels polígons 22
Figura 3.35. Comparativa de la mitjana de desplaçaments per persona al dia 22
Figura 3.36. Eixos cívics definits en el PGOU 26
Figura 3.37. Eixes cívics i jerarquització de la xarxa per als vianants 27
Figura 3.38. Jerarquia de la xarxa per als vianants 28
Figura 3.39. Tipologia de la xarxa per als vianants 28
Figura 3.40. Via exclusiva per a vianants (Esquerra: av. de la Generalitat, dreta: c. de la Verge de l'Assumpció 29
Figura 3.41. Vies exclusives per a vianants 29
Figura 3.42. Vies amb prioritat per als vianants 29
Figura 3.43. Vies amb trànsit calmat 30
Figura 3.44. Tipologia de carrers de vianants existents a la xarxa de vianants 31
Figura 3.45. Connectivitat de la xarxa per als vianants entre Barberà del Vallès i els municipis del seu entorn 31
Figura 3.46. Amplades totals de les voreres 32
Figura 3.47. Amplades útil de les voreres. 33
Figura 3.48. Pendents de la xarxa principal per als vianants. 34
Figura 3.49. Estat dels guals de vianants 35
Figura 3.50. Tipologia de passos de vianants a la xarxa principal 35
Figura 3.51. Accessibilitat del passos de vianants 36
Figura 3.52. Camins escolars i centres educatius inclosos a Barberà del Vallès 37
Figura 3.53. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Can Llobet 37
Figura 3.54. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Pablo Picasso 38
Figura 3.55. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Can Serra 38
Figura 3.56. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Elisa Badia 39
Figura 3.57. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Marta Mata 39
Figura 3.58. Anàlisi de l'entorn de l'Escola del Bosc 40
Figura 3.59. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Miquel Martí i Pol 40
Figura 3.60. Entorns escolars analitzats 41
Figura 3.61. Xarxa ciclable. Tipologies. 43
Figura 3.62. Xarxa de vies ciclistes. Pendents. 44
Figura 3.63.Punts d'accés a la xarxa pedalable de Barberà del Vallés 44
Figura 3.64.Estacions de Bicibox a Barberà del Vallès, 2025. 45
Figura 3.65. Aparcaments de lliure accés 46
Figura 3.66. Aparcaments de lliure accés de bicicleta i Bicibox i nivell de coberta (100 m). 46
D'acord amb els resultats obtinguts en El EMQ 2025 a Barberà del Vallès, el ferrocarril és un dels modes millor valorats per les persones que resideixen en el municipi per a realitzar els seus desplaçaments quotidians. De fet, l'estació de Barberà dona servei als barris de Can Gorgs II, Can Gorgs, Can Serra, Estació – Can Esteper, Eixample – Can Llobet, així com a part dels barris de Parc Central, Parc d'Europa i Barri Antic; és a dir, a pràcticament la totalitat de la superfície urbana del municipi, excepte el Barri de La Romànica.Figura 3.67. Cobertura del servei de Rodalies de Catalunya. Radi de 1.000 metres. 48
Figura 3.68. Xarxa de serveis de transport públic (Bus urbà) 49
Figura 3.69. Cobertura del servei de bus urbà. Radi 300 m 50

Figura 3.70. Xarxa de serveis de transport públic (bus interurbà) 50
Figura 3.71. Xarxa de serveis de transport públic (Bus interurbà nocturn) 52
Figura 3.72. Cobertura del servei de bus interurbà i nocturnes. Radi 450 m 53
Figura 3.73. Ubicació parades de taxi 53
Figura 3.74. Aparcament P1 (Camí de Can Planes, 46, Centre Comercial Baricentro) 54
Figura 3.75. Distribució de les parades d'autobús segons el seu grau d'accessibilitat (%). 55
Figura 3.76. Avaluació de les característiques segons la tipologia de parada 55
Figura 3.77. Avaluació de la informació disponible a les parades 56
Figura 3.78. Avaluació de l'accessibilitat per a l'autobús 56
Figura 3.79. Avaluació de l'accessibilitat per als vianants 56
Figura 3.80. Zonificació de la targeta T-mobilitat 57
Figura 3.81. Viatges anuals a la línia R4 de rodalies Resta STI entre 2018 i 2023 (milions) 57
Figura 3.82. Mitjana de pujades diàries. Línia LB1 a Barberà del Vallès 58
Figura 3.83. Mitjana de pujades diàries (bus urbà) per parada 58
Figura 3.84. Mitjana de pujades diàries. Línia A1 a Barberà del Vallès 59
Figura 3.85. Mitjana de pujades diàries. Línia A2 a Barberà del Vallès 60
Figura 3.86. Mitjana de pujades diàries Línia B1 a Barberà del Vallès 60
Figura 3.87. Mitjana de pujades diàries Línia B2 a Barberà del Vallès 61
Figura 3.88. Mitjana de pujades diàries Línia B4 a Barberà del Vallès 62
Figura 3.89. Demanda de viatgers en transport públic (bus interurbà) 62
Figura 3.90. Jerarquització de la xarxa viària de Barberà del Vallès 63
Figura 3.91. Xarxa viària principal metropolitana i principals accessos 64
Figura 3.92 Sentits de circulació i nombre de carrils de les vies 66
Figura 3.93 Regulació de les vies urbanes a Barberà del Vallès segons la velocitat permesa 66
Figura 3.94 Reductors de velocitat a la xarxa general de vianants 67
Figura 3.95 Ubicació dels aforaments realitzats 67
Figura 3.96 Aforament direccional rotonda Punt 1 (24 hores) 68
Figura 3.97 Aforament direccional rotonda punt 1. Matí (7.00h) 68
Figura 3.98 Aforament direccional rotonda punt 1. Migdia (14.00h) 69
Figura 3.99 Aforament direccional rotonda punt 1. Tarda (19.00h) 69
Figura 3.100. Distribució horària dels viatges per moviments. Punt 1 70
Figura 3.101 Aforament direccional rotonda punt 2 (24 hores) 71
Figura 3.102. Distribucció horària dels viatges per moviments. Punt 2 72
Figura 3.103 Punts d'aforament l'any 2022 72
Figura 3.104 Intensitat mitjana diària (IMD) campanya d'aforaments 2022 73
Figura 3.105 Zonificació de l'estacionament 75
Figura 3.106 Oferta d'aparcament per zones 75
Figura 3.107 Tipologies d'aparcament a la via pública 76
Figura 3.108 Localització de guals segons tipologia 77
Figura 3.109 Bosses d'aparcament 78
Figura 3.109 Ubicació dels aparcaments aforats 79
Figura 3.110 Ubicació de les places de CiD 81
Figura 3.111 Plànol de la estimació anual mitjana de NO2 87
Figura 3.112 Extracte del mapa de superacions del nivell d'immissió en període diürn i nit 88
Figura 3.113 Consum del sector transport per fonts 89
Figura 3.114 Àmbit de la proposta de ZBE en el terme municipal de Barberà del Vallès 89

ÍNDEX DE TAULES

Taula 1-1 Nivells de execució propostes PMUS 2015-2020 0
Taula 3-1. Barris de Barberà del Vallès, amb el Polígon de Santa Maria unificat 4
Taula 3-2. Principals grups d'edat i sexe a Barberà del Vallès (2024) 5
Taula 3-3. Taxes d'envelliment a Barberà del Vallès 5
Taula 3-4. Comparativa densitat de població (2024) 6
Taula 3-5. Evolució de l'autocontenció a Barberà del Vallès (2024) 8
Taula 3-6. Evolució del parc de vehicles segons tipus de combustible (2021-2024) 13
Taula 3-7. Evolució del parc de vehicles segon el distintiu ambiental (2021-2024) 13
Taula 3-8. Flota de vehicles del l'Àrea de Territori i Medi Ambient 14
Taula 3-9. Característiques de la xarxa per als vianants 28
Taula 3-10. Tipologies de carrers existents a la xarxa principal de vianants 28
Taula 3-11. Tipologies de carrers existents de vianants de la xarxa total 30
Taula 3-12. Amplades totals de les voreres a la xarxa principal de vianants 33
Taula 3-13. Amplades útils de les voreres a la xarxa principal de vianants 33
Taula 3-14. Pendents de la xarxa de vianants 34
Taula 3-15. Estat de conservació de guals per a vianants 35
Taula 3-16. Tipologia de passos de vianants a la xarxa principal 35
Taula 3-17. Tipologia de passos de vianants a la xarxa total 36
Taula 3-18. Tipologia de xarxa pedalable 42
Taula 3-19. Pendents de la xarxa pedalable 44
Taula 3-20. Oferta de transport públic per modes de transport 48
Taula 3-21. Horaris R4 rodalies 48
Taula 3-22. Característiques del servei de bus urbà a Barberà del Vallès del'1 d'octubre al 31 de maig. 49
Taula 3-23. Característiques del servei de bus inerurbà a Barberà del Vallès 51
Taula 3-24. Característiques de l'oferta de les línies d'autobús nocturnes a Barberà del Vallès 52
Taula 3-25. Tarifes urbans taxi 53
Taula 3-26. Tipologia de parada d'autobús a Barberà del Vallès 54
Taula 3-27. Tipologia de mobiliari a les parades 55
Taula 3-28. Accessibilitat a les parades d'autobús 55
Taula 3-29.Tipologia de panells informatius en les parades 55
Taula 3-30.Tarifes ATM 2025 per desplaçaments a l'àmbit integrat per zones 56
Taula 3-31.Tarifes dels títols propis de Moventis (2025) 57
Taula 3-32.Increment viatges anuals de rodalies entre els anys 2019 i 2023 (dades Resta STI) 57
Taula 3-33. Parades de la línia interurbana A1 amb major volum de demanda 59
Taula 3-34. Parades de la línia interurbana A2 amb major volum de demanda 59
Taula 3-35. Parades de la línia interurbana B1 amb major volum de demanda 60
Taula 3-36. Parades de la línia interurbana B2 amb major volum de demanda 61
Taula 3-37. Parades de la línia interurbana B4 amb major volum de demanda 61
Taula 3-38.Xarxa viària de la ciutat 63
Taula 3-39.Xarxa principal urbana de Barberà del Vallès 64
Taula 3-40.Xarxa secundària de Barberà del Vallès 65
Taula 3-41 Sentits de circulació de les vies a Barberà del Vallès 65
Taula 3-42 Reductors de velocitat a la xarxa viària 66
Taula 3-43. Aforament direccional punt 1 (24 hores) 68
Taula 3-44. Aforament direccional punt 1. Matí (7.00h) 68
Taula 3-45. Aforament direccional punt 1. Migdia (14.00h) 69
Taula 3-46. Aforament direccional punt 1. Tarda (19.00h) 69
Taula 3-47 Distribució horària punt 1 70
Taula 3-48. Aforament direccional punt 2 (24 hores) 71
El major volum de demanda s'ha registrat a la tarda, entre les 16.00 i les 20.00 hores, assolint el 33% del trànsit registrat durant el dia.Taula 3-49 Distribució horària punt 2 71
Taula 3-50. Classificació de l'oferta legal d'aparcament 74
Taula 3-51. Oferta d'estacionament a la via publica per tipologies i zones 75
Taula 3-52 Distribució de les places en la zona blava 77
Taula 3-53 Tarifes de la zona blava 77
Taula 3-54 Parc de vehicles a Barberà del Vallès 78
Taula 3-55 % demanda d'estacionament durant el dia a Barberà del Vallès 78
Taula 3-56. Balanç d'aparcament residencial a Barberà del Vallès 79
Taula 3-57 Nivell d'ocupació nocturn dels aparcaments aforats 80
Taula 3-58 Zones CiD i caracterització 81
Taula 3-59 Percentatge de vehicles comercials per tipologia de combustible 82
Taula 3-60 Delictes contra la seguretat viària (2021-2022) 83
Taula 3-61 Distribució de viatges diaris per modes 84
Taula 3-62 Distribució de distancia mitjana anual per mode 84
Taula 3-63 Costos unitaris i totals actualitzats per a 2025 85
Taula 3-64 Costos totals, interns i externs á Barberà per a 2025 (extrapolació previsions PdM) 85
Taula 3-64 Evolució dels nivells d'immissió de NO_2 a la ZQA 2. Àrea de Vallès – Baix Llobregat (2016-2023) 86
Taula 3-65 Punts de mesura de NO_2 a la ZQA 2. Àrea de Vallès – Baix Llobregat (2016-2023) 87
Taula 3-66 Contaminació acústica 88
Taula 3-67 Motiu de desplaçament segons per sexe i edat a l'AMB 90
Taula 3-68 Aplicacions de mobilitat i tecnologies urbanes per a la ciutadania 92

1. INTRODUCCIÓ

La redacció del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Barberà del Vallès s'emmarca dins de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, i les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM). Aquesta normativa obliga els municipis catalans de més de 50.000 habitants, així com les capitals de comarca, a elaborar i actualitzar periòdicament, cada sis anys, un PMUS. La Llei 9/2003 ofereix eines de planificació de la mobilitat a diferents escales territorials, i en l'àmbit local, aquest procés es concreta en la redacció de plans de mobilitat urbana. L'objectiu d'aquests plans és garantir una mobilitat sostenible i segura per al transport de persones i mercaderies, assegurant que la ciutadania tingui accés a mitjans de transport respectuosos amb el medi ambient.

El municipi de Barberà del Vallès disposava ja d'un PMUS aprovat, però ara es troba davant la necessitat de redactar-ne un de nou amb horitzó 2026-2031. Aquest procés obre una oportunitat per implementar polítiques de mobilitat sostenible, inspirades en models que han funcionat en altres ciutats europees, i per integrar innovacions en la gestió de la mobilitat.

En aquest context, els objectius climàtics i l'estratègia energètica de la Unió Europea tenen un paper crucial, ja que l'agenda europea està profundament compromesa amb la reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle. Això implica que sectors com el transport hauran de replantejar les seves bases energètiques, allunyant-se dels combustibles fòssils. Per tant, la mobilitat urbana haurà d'adaptar-se per ser més sostenible, i els PMUS seran l'eina clau per dur a terme aquesta transformació.

Històricament, Barberà del Vallès, com moltes altres ciutats, ha prioritzat el vehicle privat, deixant els modes de transport actiu i als vianants en segon pla. No obstant això, el trànsit a les ciutats presenta alts nivells de congestió, especialment en hores punta, i la demanda d'aparcaments segueix augmentant malgrat la reducció de l'espai disponible. A més, l'ús massiu del cotxe contribueix al sedentarisme i a la contaminació atmosfèrica, afectant negativament la salut de la població.

Amb la introducció d'un nou PMUS a Barberà del Vallès, es pretén invertir aquesta tendència. El transport públic serà redissenyat per ser més eficient i accessible, mentre que la bicicleta, ja sigui convencional o elèctrica, guanyarà importància com a mitjà de desplaçament intern. A més, el vehicle privat anirà perdent protagonisme, amb l'objectiu d'afavorir una ciutat més saludable i sostenible.

Aquest nou model de mobilitat no només comportarà beneficis ambientals, com la reducció d'emissions i de la contaminació, sinó també avantatges socials i econòmics. Per exemple, la promoció dels desplaçaments no motoritzats pot revitalitzar el comerç de proximitat i contribuir a la millora de la qualitat de vida. A més, aquests canvis tindran efectes positius sobre la salut pública, ja que una mobilitat més activa redueix el sedentarisme i millora les condicions ambientals.

L'actualització del PMUS serà un pas decisiu cap a una ciutat més amable, centrada en les persones i adaptada als reptes climàtics i energètics actuals. El procés seguirà les fases habituals d'anàlisi, proposta i aprovació, culminant en un Pla de Propostes que servirà per executar accions destinades a millorar la qualitat de vida dels habitants de Barberà del Vallès i optimitzar la seva mobilitat urbana de manera sostenible.

1.1. Justificació de la redacció del PMUS

La justificació de la redacció del PMUS de Barberà del Vallès radica, en el seu marc més general, en la Llei 9/2003 sobre la mobilitat, que té com a objectiu principal promoure la mobilitat sostenible i segura en el territori, accessible per a tota la ciutadania, i impulsant alhora un model de desenvolupament urbà i territorial més sostenible i equitatiu. Aquesta llei estableix les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) com a marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat i defineix els principis, objectius i requisits específics que s'han de contemplar en l'elaboració dels diferents instruments de planificació de la mobilitat: Plans Directors de Mobilitat, Plans Específics i Plans de Mobilitat Urbana com és el cas del present Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), entre altres.

La Llei de Mobilitat determina que els Plans Directors de Mobilitat (PDM) de cada àmbit territorial poden establir quins són els municipis amb obligació de realitzar un Pla de Mobilitat Urbana (PMU). En el cas dels municipis del sistema tarifari integrat de l'ATM de Barcelona, el PDM determina que els municipis de més de 20.000 habitants han de realitzar el seu propi PMU. Barberà del Vallès compta, segons IDESCAT, amb 34.031 habitants l'any 2025 per la qual cosa es considera necessària la redacció d'aquest document.

Posteriorment a l'aprovació de la llei, i atès que un dels objectes principals dels PMUS és obtenir una mobilitat més sostenible, es va iniciar la tendència d'afegir la paraula "Sostenible" en els plans de mobilitat urbana, motiu pel qual en endavant s'anomena el pla com PMUS (Pla de Mobilitat Urbana Sostenible).

Entre els municipis que han de realitzar un PMUS també s'emmarquen aquells als quals es fa referència en el Pla d'Actuació de Millora de la Qualitat de l'Aire, aprovat mitjançant el Decret 152/2007 de la Llei 22/1983 del 21 de novembre de protecció de l'ambient atmosfèric. Aquest Pla agrupa 40 municipis de l'entorn de la Ciutat de Barcelona, entre els quals es troba Barberà del Vallès.

Tenint en compte els arguments exposats anteriorment, la redacció del present PMUS es justifica per ser l'oportunitat d'aconseguir actuacions que permetin el transvasament modal d'una mobilitat motoritzada a una mobilitat sostenible i segura, que prioritzi la qualitat de vida de la ciutadania de Barberà del Vallès.

1.1.1 Marcs de referència

El present PMUS s'inscriu dins d'un marc estratègic per assolir els objectius de mobilitat sostenible que abasten des de l'escala de l'Eurozona, fins a un marc regional i local més específic.

El Pla de Recuperació Europeu (Next Generation EU) suposa una oportunitat única per als països europeus i Espanya d'emprendre les inversions necessàries en un termini molt breu de temps amb l'objectiu de transformar el sistema de mobilitat i transport, adaptant-lo als reptes en matèria de sostenibilitat i digitalització.

En aquest marc, el Govern d'Espanya ha desenvolupat el Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència (PRTR), que fou aprovat pel Consell d'Assumptes Econòmics i Financers de la UE (ECOFIN), el 13 de juliol de 2021.

El PRTR defineix quatre pilars d'actuació: transició ecològica, transformació digital, cohesió territorial i social, i igualtat de gènere. Al voltant d'aquests, s'estructuren deu polítiques palanca que integren trenta components o línies d'acció.

Àmbit internacional

Des que va entrar en vigor el Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic, les parts de la Cimera, els països que han ratificat, acceptat o aprovat el tractat o s'hi han adherit, es reuneixen anualment en la Conferència de les Parts (coneguda com COP). En la **28ª edició de la Conferència de les Parts (COP28)**, celebrada a Dubai l'any 2023, el principal compromís acordat és la reducció de l'ús de combustibles fòssils, considerats com els principals generadors de gasos d'efecte d'hivernacle.

Altres acords i estratègies d'abast internacional a considerar són:

- COM (2019) 640 final: El Pacte Verd Europeu, Comunicació de la Comissió Europea.
- COM (2020) 562 final: Intensificar l'ambició climàtica d'Europa per al 2030.
- COM (2020) 789 final: Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent: canalitzar el transport europeu de cara al futur.
- COM (2021) 82 final: Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic
- COM (2022) 586 final: proposta relativa a l'homologació del tipus de vehicles de motor i als motors, i dels sistemes, components i unitats tècniques independents destinades a aquests pel que fa a les seves emissions i la durabilitat de les bateries (Euro 7).
- Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic (1992).
- Segon període de compromís del Protocol de Kyoto (2013-2020).

Àmbit europeu

Les normatives i mesures europees tenen com a objectiu canalitzar la planificació del transport i de la mobilitat de les persones d'acord amb els principis de cohesió i desenvolupament sostenible que permetin la descarbonització i la neutralitat climàtica de les ciutats i dels territoris de la Comunitat Europea. Aquests principis bàsics es basen en les directrius contingudes en diversos pilars, entre els quals destaca el nou **Llibre blanc "Transport 2050" de la Comissió Europea**, que inclou una sèrie de propostes amb la intenció de reduir la dependència d'Europa del petroli importat i disminuir les emissions. Altres documents rellevants són:

- Directiva 2002/49/CE, de 25 de juny, sobre l'avaluació i la gestió del soroll ambiental.
- Directiva 2003/87/CE per la qual s'estableix un règim per al comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle del Parlament Europeu i del Consell, de 13 d'octubre de 2003.
- Directiva 2004/107/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics a l'aire ambient.
- Directiva 2008/50/CE relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa.
- Directiva 2009/29/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, per la qual es modifica la Directiva 2003/87/CE per perfeccionar i ampliar el règim comunitari de comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle.
- Directiva 2009/33/CE sobre la promoció de vehicles de transport per carretera nets i energèticament eficients.
- Llibre Verd sobre la Mobilitat Urbana.
- Pacte Verd Europeu.
- Estratègia de Mobilitat Sostenible i Intel·ligent d'Europa.
- Estratègia temàtica sobre la contaminació atmosfèrica.
- Declaració Europea de la Bicicleta.
- Estratègia Europa 2020.
- Estratègia Europea d'adaptació al canvi climàtic.
- Europa en moviment (2017).
- Llei Europea del Clima.
- Marc de clima i energia per al 2030.
- Nova agenda urbana 2030.
- Paquet legislatiu d'energia i clima ("fit for 55")
- Reglament (UE) 2021/1119 del Parlament Europeu i del Consell del 30 de juny de 2021, pel qual s'estableix el marc per assolir la neutralitat climàtica.

Àmbit estatal

Les normes d'àmbit estatal tenen com a finalitat transposar les mesures i normes europees, en línia amb les polítiques de descarbonització i sostenibilitat en la planificació de la mobilitat. Les principals directrius són:

Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada 2030. Sorgeix com a marc de referència nacional que integra els principis i eines de coordinació per orientar i donar coherència a les polítiques sectorials que faciliten una mobilitat sostenible i baixa en carboni.

Estratègia Espanyola de Canvi Climàtic i Energia Neta 2007 – 2012 – 2020, que és l'instrument-marc d'àmbit estatal que defineix els àmbits i sectors en què adoptar polítiques i mesures per mitigar el canvi climàtic, pal·liar-ne els seus efectes adversos i possibilitar el compliment dels compromisos internacionals adquirits en matèria de canvi climàtic.

Llei 1/2005, de 9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle amb l'objectiu de fomentar la reducció d'aquests gasos d'una forma eficaç i econòmicament eficient.

El Pla Nacional d'Adaptació al Canvi Climàtic (PNACC 2021-2030), emmarcat en la llei anterior, en el qual s'estableix la regulació del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle per fomentar la disminució d'aquests gasos d'una forma eficaç i econòmicament eficient.

Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica. Els municipis de més de 50.000 habitants i els territoris insulars han d'adoptar abans de 2023 plans de mobilitat urbans sostenibles que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat.

Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, que contempla l'establiment de les Zones de Baixes Emissions en ciutats de més de 50.000 habitants abans de l'1 de gener de 2023.

Llei 9/2025, de 3 de desembre, de Mobilitat Sostenible, per la qual es busca transformar el transport, reconeixent la mobilitat com un dret ciutadà i promovent un sistema més ecològic, digitalitzat i inclusiu, establint obligacions per a empreses (plans de mobilitat), impulsant el transport públic, la bicicleta, el vehicle elèctric, i limitant vols curts amb alternatives ferroviàries viables per a reduir les emissions i avançar en la descarbonització.

Altres **documents rellevants** són:

- Llei 2/2011, de 4 de març, d'economia sostenible.
- Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.
- Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera.
- Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll.
- Modificació del Reglament de Circulació (RD 970/2020).
- Pla Estratègic d'Infraestructures i Transports 2005-2020 (PEIT)
- Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima 2021-2030 (PINIEC).
- Pla Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible (2021-2030)
- Programa europeu sobre el canvi climàtic (PECC i PECC II).
- Llei de Mobilitat Sostenible (2024).
- Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.
- Reial decret 1073/2002, de 18 d'octubre, sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambiental en relació amb el diòxid de sofre (SO_2), diòxid de nitrogen (NO_2), òxids de nitrogen (NOx), partícules (PM10), plom (Pb), benzè (C_6H_6) i monòxid de carboni (CO).
- Reial decret 1367/2007, pel qual es desenvolupa la Llei 37/2003, del soroll.
- Reial decret 1796/2003, de 26 de desembre, relatiu a l'ozó (O_3) a l'aire ambient.
- Reial decret 266/2021, de 13 d'abril, pel qual s'aprova la concessió directa d'ajudes a les comunitats autònomes i a les ciutats de Ceuta i Melilla per a l'execució de programes d'incentius vinculats a la mobilitat elèctrica (MOVES III).
- Reial decret 970/2020, del 10 de novembre, pel qual es modifiquen el Reglament General de Circulació i el Reglament General de Vehicles.
- Reial decret 465/2025, de 10 de juny, pel qual es modifica el Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, en matèria de senyalització de trànsit
- Reial decret llei 24/2021, de 2 de novembre, per a la promoció de vehicles de transport per carretera nets i energèticament eficients.
- Reial decret llei 29/2021, de 21 de desembre, pel qual s'adopten mesures urgents en l'àmbit energètic per al foment de la mobilitat elèctrica, l'autoconsum i el desplegament d'energies renovables.

Àmbit català

Les bases reguladores que defineixen les directrius d'actuació a Catalunya en matèria de mobilitat són:

Estratègia catalana d'adaptació al canvi climàtic 2021-2030 (ESCACC30), que actualitza l'Estratègia catalana d'adaptació al Canvi climàtic, horitzó 2013-2020.

La Llei 9/2003, de la mobilitat, i el Decret 344/2006, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat, defineixen el marc per a la redacció dels Plans Directors de Mobilitat i Plans de Mobilitat Urbana.

El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) defineix de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries per a Catalunya fins a l'horitzó temporal de l'any 2026.

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2013-2020 (PTVC) defineix les directrius i les línies d'actuació per als pròxims anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.

El Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2021-2030 recull les actuacions en infraestructures de transport públic previstes, per al període 2021–2030, en l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), tant de la xarxa estatal com autonòmica amb independència de l'operador que les explota.

L'Estratègia catalana de la bicicleta 2025 té com a objectiu donar més protagonisme a la bicicleta per convertir-se en una palanca de canvi cap a una mobilitat més amable i sostenible a les nostres ciutats.

Altres plans i programes de rellevància en aquest àmbit són:

- Acord del Pla de millora de la qualitat de l'aire aprovat en el marc de l'any 2022, a la 3a Cimera de Qualitat de l'Aire.
- Agenda dels pobles i ciutats de Catalunya 2050
- Codi d'Accessibilitat de Catalunya (2023).
- Declaració d'emergència climàtica del 14 de maig de 2019.
- Decret 199/1995, de 16 de maig, que aprova els mapes de vulnerabilitat i capacitat de càrrega del territori.
- Decret 322/1987, de 23 de setembre, de desplegament de la Llei 22/1983.
- Decret 344/2006, del 23 de maig, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Decret 466/2004, del 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat.
- Decret llei 16/2016, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables
- Decret llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables.
- Decret llei 24/2021, de 26 d'octubre, d'acceleració del desplegament de les energies renovables distribuïdes i participades, de l'Acord de Govern del 14/05/2019 de la Generalitat de Catalunya, pel qual es declara formalment l'emergència climàtica.
- Estratègia catalana d'adaptació al canvi climàtic 2021-2030.
- Estratègia per al desenvolupament Sostenible de Catalunya (2026).
- Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica.
- Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic.
- Llei 22/1983, de 2 de novembre, de Protecció de l'ambient Atmosfèric.
- Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030
- Nova Agenda Urbana 2050.
- Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020 (PECCC).
- Pla d'Acció per al Desplegament d'Infraestructures dels Vehicles Elèctrics a Catalunya 2016-2019.
- Pla de Qualitat de l'Aire, horitzó 2027.
- Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC) (2014).
- Pla de l'Energia 2006-2015 i Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012.
- Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030.
- Pla de Seguretat Viària de Catalunya 2024-2026 (PSV).
- Pla especial d'emergència per accidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril a Catalunya.
- Pla Interdepartamental de Salut Pública.
- Pla Director Urbanístic d'aparcaments d'intercanvi modal.
- Pla Nacional per a la implementació de l'Agenda 2030.
- Pla Nacional per a la transició energètica a Catalunya.
- Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya (2016).

Àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona

En l'elaboració dels Plans de Mobilitat Urbana de l'Àrea de Barcelona, a més, s'han de considerar les següents normatives:

El Pla Territorial de Barcelona 2010-2026 (PTMB) analitza la mobilitat i el sistema viari, presentant propostes per assolir el desenvolupament d'un model més sostenible i equilibrat de les diverses modalitats de desplaçament.

El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2020-2025 (PdM de l'RMB) és l'instrument per planificar la mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).

Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona, segons el Decret 226/2006, de 23 de maig, de la Generalitat de Catalunya, declara zones de protecció especial atmosfèrica diversos municipis de la comarca del Vallès Occidental a causa de contaminants i partícules en suspensió, entre els quals es troba Barberà del Vallès, on se superen els nivells de qualitat de l'aire admissibles per als dos contaminants. En concret, el Decret 226/2006, de 23 de maig inclou a Barberà del Vallès en la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric per a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres.

El Decret 203/2009, de 22 de desembre, prorroga el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis decretats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric,

aprovat pel Decret 152/2007, de 10 de juliol, que estableix les mesures per a disminuir els efectes contaminants produïts pel trànsit urbà.

També formen part dels plans i acords d'abast supramunicipal que cal considerar els següents documents:

- Acord de descarbonització del sistema tarifari integrat del transport públic.
- Acord GOV/82/2012, de 31 de juliol, pel qual es declaren com a zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, a causa del contaminant diòxid de nitrogen, diversos municipis de les comarques del Baix Llobregat, del Vallès Occidental i del Vallès Oriental.
- Pacte d'Alcaldes i Alcaldesses pel Clima i l'Energia al qual està adherit el municipi de Barberà del Vallès.
- Plans de mobilitat dels municipis veïns a Barberà: Badia del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda Ripollet, Sabadell i Cerdanyola del Vallès
- Programa metropolità de mesures contra la contaminació atmosfèrica a l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (2017). Aquest programa recull les 33 mesures que l'AMB aplicarà en els àmbits de la mobilitat i el medi ambient.

En matèria de planificació, el PMUS de Barberà del Vallès ha de seguir les indicacions establertes en el **Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 (PMMU) de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)** com a eina de planificació de la mobilitat de caràcter superior dins del seu àmbit i pel qual els objectius i les propostes del present PMUS han d'estar alineats amb les del PMMU ja que aquest constitueix el full de ruta de la nova mobilitat metropolitana, amb la finalitat d'impulsar el canvi d'hàbits. Actualment es troba en redacció el nou Pla Metropolità de Mobilitat Urbana.

Amb la finalitat de mantenir una coherència amb la planificació metropolitana, també es tenen en compte els PMUS dels municipis veïns de Barberà del Vallès, com ara Badia del Vallès, Cerdanyola del Vallès, Sant Cugat del Vallès, Sabadell i Sant Quirze del Vallès.

Àmbit local

Barberà del Vallès disposa dels següents estudis previs relacionats amb la mobilitat:

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Barberà del Vallès (2015-2020)

El PMUS és el document bàsic que defineix les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya i, d' acord amb els objectius del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, té per objecte traçar una estratègia per aconseguir que la mobilitat, tant de les persones com de les mercaderies, sigui més accessible, eficient, segura, sostenible i més respectuosa amb el medi ambient.

El PMUS de Barberà de Vallès (2015-2020) consta de diversos documents:

1. **Memòria.** Conté un diagnòstic de la mobilitat del municipi, per a la qual cosa es realitza una caracterització completa de la situació que inclou l' estudi de l' oferta i demanda dels diferents modes de desplaçament dins i fora del municipi amb la finalitat de detectar les necessitats i reptes que s' hauran d' abordar en la fase de propostes.
2. **Programa d' Actuacions.** Està conformat per les propostes que donen resposta als principals reptes detectats durant la fase d' elaboració del diagnòstic. Cada actuació proposada es recull en una fitxa on es desenvolupen els continguts de la proposta, detallant el seu abast, termini d' execució, graus de prioritat, àmbits d' actuació, i cost aproximat.
3. **Estudi Ambiental Estratègic (EAE).** Els Plans de Mobilitat Urbana estan sotmesos a avaluació ambiental tal com s'indica en el punt 3.4 g de l'annex 1 de la Llei 6/2009, d'avaluació ambiental de plans i programes. Consta d' una diagnosi ambiental vinculada a la mobilitat, seguint objectius ambientals prefixats per endavant, avaluació de possibles escenaris de futur, avaluació ambiental respecte d' altres plans vigents i els objectius i, finalment, s' estableixen els indicadors de seguiment.

Pla d'actuació municipal (PAM)

El PAM de Barberà recull les accions que el govern municipal es compromet a realitzar en el període 2023-2027 i estableix el marc estratègic en el qual es desenvoluparan les polítiques públiques. El pla s'articula en quatre reptes fonamentals que Barberà del Vallès ha d'afrontar en els propers anys. Aquests reptes actuen com a guia per a la planificació i execució de les 262 accions que s' han establert per dur a terme durant el període de l' actual mandat. El pla s'ha concebut amb una metodologia participativa, on la ciutadania, els equips tècnics i representants polítics han tingut l'oportunitat de contribuir amb les seves perspectives, coneixements i experiències.

Els seus quatre àmbits d' actuació són:

- **Eix 1.** Barberà saludable, verd i amable.
- **Eje 2.** Barberà pròspera, sostenible y justa.
- **Eix 3.** Barberà educadora i feminista.
- **Eix 4.** Barberà oberta i participativa.

Pla General Municipal d'Ordenació de Barberà del Vallès (Text refós 2009)

El document correspon al text refós del Pla General d' Ordenació de Barberà del Vallès que és vigent des de 2010. El fet que provoca la redacció d' aquest nou text és una sentència del Tribunal Suprem de 23 d' abril de 2009 que anul·la l' acord d' aprovació definitiva del mateix. Com a conseqüència, mitjançant la redacció del nou text, s' actualitza el document aprovat el 2000, incorporant totes les modificacions puntuals del planejament general aprovades definitivament. El Pla general tramitat s'ajusta als límits del terme municipal resultants de la segregació produïda com a conseqüència de la creació del nou municipi de Badia del Vallès, mitjançant la Llei 1/1994 de 22 de Febrer.

El sòl urbanitzable previst en el Pla general de Barberà no està motivat per objectius específics de creixement si no com una forma de possibilitar una millora d' alguns indrets de la perifèria urbana. Les actuacions estan organitzades segons els conceptes següents: reforma interior i millora urbana, vitalitat, espais públics, equipaments i altres i infraestructures.

Es plantegen tres àmbits de treball:

- **Elements relatius a mobilitat intermodal i mitjans de transport**, que inclou la previsió d' aparcament intermodal, xarxes de transport urbà i interurbà, xarxa de transport metropolità i altres infraestructures com estacions de servei, aparcament de vehicles pesants o una proposta de xarxa ciclista.
- **Reurbanització de carrers residencials.** Es planteja un model de major qualitat ambiental associat a la mobilitat i el seu impacte en soroll, perillositat viària, etc. El **"Model d'Àrea Ambiental"** permet la gestió de grans illes urbanes on l'accés del vehicle està garantit, però sotmès a altres prioritats urbanes, amb la idea de restringir l'aparcament i el trànsit de vehicles de pas. També s' inclouen criteris de disseny dels carrers residencials.
- **Eixos cívics o itineraris d' interès urbà.** Es concreten les propostes de reurbanització de 10 eixos cívics i itineraris urbans principals.

Pla Local de Seguretat de l'Ajuntament de Barberà del Vallès, 2024-2027

L'objectiu principal del Pla Local de Seguretat de l'Ajuntament de Barberà del Vallès és treballar per aconseguir que la ciutadania se senti segura i pugui gaudir amb plenitud dels seus drets i llibertats, és a dir, fer compatible el dret de la llibertat amb el dret de viure amb seguretat, en un al voltant de respecte i convivència.

Per tant, el Pla Local de Seguretat ha de donar resposta a la realitat del municipi i les polítiques públiques locals que es desenvolupen, a les quals l' Ajuntament de Barberà del Vallès ha anat incorporant la perspectiva de gènere. Les polítiques locals es dirigeixen a combatre qualsevol de les violències masclistes que, malauradament, continuen atemptant contra la seguretat i la vida de les dones i les seves famílies. Davant d' aquesta situació, la formació i les accions dirigides a la sensibilització de la societat s' esdevenen crucials com a forma de prevenció de conductes que posin en perill la integritat de les dones.

El concepte de seguretat que s'ha observat durant la redacció d'aquest Pla és el contemplat en la Llei 4/2003. Així, s' inclou en el camp de la seguretat:

- Seguretat ciutadana (Policia Local i Policia de la Generalitat Mossos d'Esquadra).
- Protecció civil.
- Prevenció d'incendis i els salvaments.
- Joc i els espectacles.
- Trànsit

Criteris per a la transformació i millora del polígon industrial Santa Maria.

Els objectius d' aquest document són:

- Mantenir i potenciar l' activitat econòmica de qualitat en l' àrea, evitant la seva substitució total per usos residencials i atenent el caràcter especial que li confereix la seva situació territorial i urbana, les seves característiques físiques i la seva morfologia, així com la seva particular relació amb la ronda de Santa Maria i el parc fluvial del riu Ripoll.
- Afavorir la compactació urbana i una major dotació d' espai d' ús públic per als ciutadans.
- Promoure l' ajust de les activitats econòmiques i els usos relacionats amb el seu entorn més immediat, per reduir els espais de maniobra a la via pública i generar menys trànsit de vehicles pesants.
- Fomentar la diversitat dels diversos modes de transport, afavorint els més eficients ambientalment.
- Vetllar per la continuïtat efectiva i real dels sistemes d' espais lliures i d'equipaments del municipi i millorar la relació urbana entre el nucli, els equipaments i l' espai natural del riu Ripoll.
- Garantir l' accessibilitat universal al patrimoni natural i cultural emplaçat, majoritàriament, al sòl rural de l' àmbit del riu Ripoll.

Camins escolars. Escola Marta Mata y Elisa Badia.

Ambdós estudis elaboren un pla de seguiment i un full de ruta per millorar els accessos a l'entorn escolar de Barberà de Vallès, prenen com a referència els centres educatius Marta Mata i Elisa Badia. A partir de la metodologia emprada, s' estableixen els patrons de mobilitat dels alumnes i familiars de l' escola, aportant una informació i dades sobre la mobilitat des de la llar a l' escola. Les propostes més destacades tenen com a objectiu millorar o reduir punts essencials per facilitar la mobilitat a peu i amb modes sostenibles. Les actuacions que són iguals en tots dos projectes son:

  - El Bus a Peu perquè els escolars facin a peu el recorregut cap a l'escola, seguint una xarxa d'itineraris segurs i acompanyats d'un conductor que els recull a unes parades senyalitzades.
  - Comerç Amic. Consisteix a buscar l'implicació dels comerciants que tenen els seus locals al llarg del camí se'ls informa sobre el Bus a peu perquè participin en el projecte.
  - Acompanyament dels alumnes més grans als més petits dos dels cotxes a l'escola.
  - Comissió de mobilitat escolar Per a fomentar l'educació viària i fer un seguiment del projecte.

- Entre les actuacions específiques més destacades a l'Escola Marta Mata es troben:
  - Incrementar l'espai del vianant davant l'escola.
  - Establir zones de petó i adeu a l'entorn.
  - Element reductor de velocitat en el carrer Pintor Fortuny – Av. Verge de Montserrat..

- Senyalitzar un nou pas de vianants a la cruïlla entre el C/ de l'Estació i el C/ del Pintor Goya.
- Elevar els passos de vianants de la cruïlla entre el C/ de l'Estació i el C/ del Pintor Fortuny.
- Aparcament per a bicicletes: a l'entrada de l'escola.
- Reurbanització de la Plaça del carrer Estació entre C/ del Pintor Fortuny i C/ del Pintor Goya.
- Reurbanització i ordenació del barri.

- Entre les actuacions específiques més destacades a l'Escola Elisa Badia es troben:
  - Incrementar l'espai dels vianants a la Ronda de l'Est.
  - Millorar la visibilitat del carrer Poeta Boscan, on el últim pas de vianants, en l'encreuament de Ronda Est.
  - Incrementar l'aparcament per les bicis a l'entrada del poliesportiu, a pocs metres de l'entrada a l'escola.

Treball tècnic de seguretat viària dels polígons industrials de Can Salvatella i Santiga a Barberà del Vallès

En el present treball es realitza una anàlisi de la seguretat viària i la mobilitat dels polígons industrials de Can Salvatella i Santiga, a Barberà del Vallès. L' objectiu fonamental és la prevenció de sinistres i la millora de la seguretat viària en l' entorn dels polígons industrials.

Per a això s' ha realitzat una diagnosi de la situació actual que inclou la configuració viària i funcionalitat de la xarxa, a més d' una proposta tècnica amb actuacions preventives encaminades a l' eliminació de factors de risc seguint criteris de seguretat viària, en relació amb:

- Anàlisi de punts de concentració d' accidentalitat o de percepció de risc.
- Adaptar les vies i encreuaments als sentits de circulació actuals.
- Gestió de l' estacionament indisciplinat de camions
- Anàlisi de les necessitats de tots els usuaris de l'espai, incloent-hi no motoritzats (vianants).

Pla de Logística Urbana (PLU) de Barberà del Vallès

L'enfocament per a l'elaboració dels PLUS és integral, i considera la totalitat dels aspectes relacionats, així com totes les seves implicacions. Així doncs, aquest document planteja la valoració dels àmbits següents:

- Infraestructura, innovació i tecnologia
- Planificació i gestió operativa
- Regulació i polítiques públiques
- Institucions i agents vinculats a la DUM
- Monitorització, recollida i gestió de dades
- Formació i sensibilització.

Pla d'acció per la reducció de la contaminació acústica a Barberà del Vallès (2013)

En matèria de soroll, l'Ajuntament de Barberà del Vallès va elaborar el 2013 el mapa estratègic de soroll del municipi, en el qual es plasmaven els resultats de la situació acústica al municipi pel que fa a immissió sonora. La finalitat del pla d' acció és la millora de la qualitat acústica a la ciutat de Barberà del Vallès, Per a la qual cosa, es defineixen tres objectius principals

- Reduir el nivell d' immissió en aquelles zones on actualment se superen els objectius de qualitat acústica.
- Mantenir, o reduir si és possible, els nivells d' immissió en aquelles zones on no es presenten superacions dels objectius de qualitat acústica.
- Protegir les zones tranquil·les del municipi, evitant així l'augment dels nivells d'immissió sonora en aquestes zones

Ordenances municipals

Ordenança Municipal de Circulació i Mobilitat de Barberà del Vallès.

En aquesta Ordenança s' estableixen les normes generals de trànsit i seguretat viària en el municipi i es descriuen, entre altres aspectes: les funcions de la Policia Local, la regulació de la senyalització i les prohibicions, les excepcions i les infraccions referides a la circulació de vehicles que emeten pertorbacions, contaminants o que han estat sotmesos a modificacions no autoritzades.

També estableix el règim de reserva de carrils, la implantació de les zones d'espera avançada i l'ordenació especial del trànsit, amb la novetat de la potestat del tancament del trànsit per raons mediambientals (zona de baixes emissions o ZBE).

Ordenança Municipal de Sorolls i Vibracions.

La finalitat del text és vetllar per la qualitat sonora del medi urbà, garantir la necessària qualitat d' aïllament acústic de les edificacions i regular els nivells sonors i les vibracions imputables a qualsevol causa.

Ordenança general de l'Ajuntament de Barberà del Vallès per la convivència i el civisme.

Aquesta Ordenança té la finalitat d' establir-se com un instrument vàlid i actualitzat per aconseguir que l' objectiu de fer de Barberà, de manera gradual, una ciutat més amable, acollidora i sostenible, per viure i conviure, on el diàleg, la tolerància i el respecte formin part del comportament quotidià.

S' hi promouen els valors d' adhesió i de solidaritat, amb especial atenció cap a aquelles persones que tenen major dificultat d' accessibilitat i d' inserció social i, alhora, garantir els drets i deures de la ciutadania, respectant els principis bàsics d' igualtat i de no-discriminació.

L'Ajuntament disposa de diversos departaments amb responsabilitats en l'àmbit de la mobilitat. La principal àrea és la Secció d'Urbanisme i Medi Ambient de l'Àrea de Territori i Medi Ambient , que tracta els aspectes relacionats amb la mobilitat i el transport.

Convé assenyalar que les àrees en què s'estructura contemplen la mobilitat des de diferents perspectives:

- **Àrea de Territori i Medi Ambient.** S'encarrega de gestionar l'urbanisme, el medi ambient i la via pública, incloent-hi les obres públiques, el manteniment urbà i els serveis municipals. També assumeix la planificació de l'espai públic i les polítiques de sostenibilitat. En conjunt, integra totes les funcions relacionades amb la gestió territorial i la millora de l'entorn urbà..
- **Àrea de Drets Civils i Ciutadania.** L'àrea reuneix tots els serveis orientats a garantir el benestar i els drets de la ciutadania, oferint atenció social, educativa, cultural i comunitària a persones i famílies en totes les etapes de la vida. Impulsa la convivència, la igualtat, la participació i la cohesió social, i gestiona polítiques clau com a habitatge, salut pública i benestar animal. La seva missió és acompanyar a la comunitat i enfortir la vida col·lectiva del municipi.
- **Àrea de Serveis Econòmics.** L'àrea assumeix la gestió i supervisió dels processos financers i tributaris del municipi, com a padrons, liquidacions, inspecció fiscal, recaptació i pagaments. Garanteix l'administració econòmica municipal mitjançant el control financer, la comptabilitat, el pressupost i la fiscalització. També administra l'inventari i els béns immobles municipals
- **Àrea de Serveis Jurídics i Contractació.** Ofereix assessorament legal, dirigeix procediments judicials i gestiona sancions, responsabilitat patrimonial, protecció de dades i ordenances municipals. També administra la contractació pública, les compres, les assegurances i el patrimoni municipal. A més, coordina l'arxiu municipal i els processos vinculats a l'adquisició, cessió i ús de béns municipals.
- **Àrea de Serveis Generals.** Manté el funcionament intern de l'Ajuntament mitjançant la gestió del personal, l'organització administrativa i els sistemes tecnològics. També desenvolupa les tasques vinculades a la transparència i a la millora dels processos interns. Alhora, garanteix l'atenció a la ciutadania a través dels seus diferents canals.

1.2. Objectius genèrics

Les actuacions que es contemplin en aquest PMUS hauran de respectar i permetre assolir els objectius de la Llei de Mobilitat sostenible de Catalunya, els principis orientadors de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) així com els criteris i orientacions del Pla Director de Mobilitat de l'ATM de la Regió metropolitana de Barcelona y el Pla de Mobilitat Específic del Vallès.

La Llei de Mobilitat llei té com a objectiu establir les condicions necessàries perquè els ciutadans, les ciutadanes i les empreses de Barberà del Vallès puguin gaudir d'un sistema de mobilitat sostenible, just i inclusiu com eina per aconseguir una major cohesió social i territorial, contribuir a un desenvolupament econòmic resilient i assolir els objectius de reducció de gasos d'efecte hivernacle i qualitat de l'aire al municipi.

Els **objectius presents a la Llei de Mobilitat amb els quals està alineat el PMUS de Barberà del Vallès** són els següents:

- Establir els principis generals que permetin el desenvolupament d'un sistema integrat de mobilitat per a tots els ciutadans i ciutadanes de Barberà del Vallès, segur, sostenible, accessible, inclusiu i digitalitzat, a un cost raonable per a l'usuari i el conjunt de la societat local.
- Facilitar l'existència d'un sistema de transport de mercaderies i logística eficient, sostenible i resilient per al municipi.
- Dotar a les administracions públiques locals i supramunicipals dels instruments necessaris per a la implantació i desenvolupament d'aquest sistema integrat de mobilitat.
- Enfortir els mecanismes de coordinació, cooperació i transparència en el disseny i gestió de les polítiques públiques d'infraestructures, transport i mobilitat a Barberà del Vallès.
- Establir un model de participació de l'Administració General de l'Estat amb el finançament del transport urbà que es regeixi pels principis d'igualtat, estabilitat, certesa i proporcionalitat a nivell local.

El Pla Director de Mobilitat 2020-2025 té com a propòsit aconseguir un model de mobilitat articulat a partir de cinc objectius:

1. **Mobilitat saludable i sostenible.** El PdM aborda de manera directa les principals externalitats del sistema de mobilitat actual i es marca com a fita reduir la distància dels desplaçaments.
2. **Mobilitat eficient i productiva.** El pla pretén desenvolupar un conjunt de mesures per a incrementar l'eficiència del model de transport, fomentant un ús més eficient del vehicle privat i del transport públic i minimitzant ineficiències, especialment en el transport de mercaderies.
3. **Mobilitat segura I fiable.** Un altre eix estratègic és la reducció de l'accidentalitat i la millora de la percepció de seguretat per a cada mode de transport i també en relació amb la percepció dels usuaris.
4. **Mobilitat inclusiva i equitativa.** Es reconeix la mobilitat com un dret universal i, per tant, les persones són un factor central en la concepció del sistema.
5. **Mobilitat intel·ligent i digital.** Finalment, es posa en relleu el paper de la innovació i la irrupció de les noves tecnologies en l'àmbit de la mobilitat.

A més d'aquests objectius estratègics, el PdM estableix altres objectius específics resumits en deu eixos que agrupen 86 mesures a desenvolupar.

- **Eix 00.** Governança, planificació i digitalització de la mobilitat.
- **Eix 01.** Eines per a una mobilitat saludable.
- **Eix 02.** Xarxes de mobilitat accessibles i segures.
- **Eix 03.** Servei de transport públic inclusiu i de qualitat.
- **Eix 04.** Altres formes de mobilitat responsables i eficients.
- **Eix 05.** Nova gestió de la DUM i la logística.
- **Eix 06.** Accés sostenible a les zones d'activitat econòmica i als pols de mobilitat.
- **Eix 07.** Transició energètica i economia circular.
- **Eix 08.** Eines per a la millora contínua de la mobilitat.
- **Eix 09.** Innovació de la mobilitat.

Els objectius proposats, d'acord amb els principis rectors de la mobilitat establerts per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, serviran de guia per a aconseguir una adequada planificació de la mobilitat al municipi, amb l'objectiu d'assolir el màxim consens possible entre la ciutadania, les entitats i representants sectorials, les forces polítiques i els equips tècnics municipals.

1.3. Horitzons temporals

La **Llei 9/2003**, del 13 de juny, de la mobilitat, de la Comunitat Autònoma de Catalunya, estipula que els ajuntaments que disposen de transport col·lectiu urbà han d'elaborar i aprovar un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). L'anterior PMUS de Barberà del Vallès es va basar en aquesta llei, que, al seu article 9, estableix que el pla s'ha de revisar cada 6 anys des de la seva aprovació, amb l'objectiu de promoure una mobilitat més sostenible.

L'anterior PMUS de Barberà del Vallès tenia una temporalització del 2015 al 2020. El Ple de la Corporació, en sessió ordinària celebrada el dia 19 de març de 2025, ha acordat prorrogar el període de vigència fins que es produeixi l'aprovació definitiva d'un nou pla. El present Pla no només actualitza l'anterior PMUS, sinó que també pren en consideració la situació actual del municipi. A més, revisa les mesures aprovades i implementades en el marc del pla anterior, així com els projectes en execució i aquells que han estat aprovats recentment.

Aquest nou PMUS de Barberà del Vallès, amb un horitzó temporal 2026-2031, es presenta com una actualització fonamental del pla anterior, responent a les noves demandes de mobilitat i els reptes ambientals i socials que afronta la ciutat. El pla es desenvoluparà per ser aprovat en **2026**, establint les línies mestres per als propers anys. Planteja un model de ciutat orientat a la sostenibilitat i eficiència en la mobilitat, amb propostes estructurades a curt, mig i llarg termini, amb l'objectiu de respondre a les necessitats actuals i futures del municipi.

Aquesta actualització metodològica permetrà al municipi adaptar-se als reptes de mobilitat contemporanis, oferint una base sòlida per continuar desenvolupant una mobilitat urbana més segura, inclusiva i respectuosa amb el medi ambient, i establirà un full de ruta clar per als pròxims 5 anys, amb l'objectiu de culminar amb l'implantació total de les mesures a l'horitzó 2026-2031.

1.4. Estructura metodològica

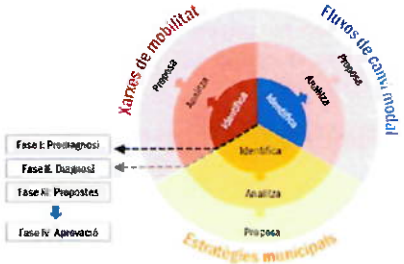
El **PMUS de Barberà del Vallès** seguirà un procés cíclic d'identificació, anàlisi i proposta, estructurat al voltant de tres eixos principals que guiaran la redacció del pla i les seves actuacions:

- **Xarxes de mobilitat**: Un dels pilars fonamentals del PMUS serà l'anàlisi de les diferents xarxes que conformen el sistema de mobilitat del municipi. Aquest sistema inclou el desplaçament a peu, bicicleta, vehicles de mobilitat personal, transport col·lectiu, vehicle privat motoritzat, aparcament i transport de mercaderies. L'objectiu és reflexionar sobre les infraestructures existents i la seva connexió, així com les possibles millores per a promoure una mobilitat més eficient i sostenible.
- **Fluxos amb potencial de canvi modal**: En concordança amb els principis generals establerts per la **Llei de Mobilitat de Catalunya**, el PMUS de Barberà del Vallès se centrarà en aquells fluxos de mobilitat amb una major utilització del vehicle privat motoritzat, que tenen un alt potencial per ser transvasats a modes de transport més sostenibles, com ara la bicicleta, el transport públic o la mobilitat a peu. A través d'aquest canvi modal, es preveu una reducció de les emissions contaminants, la millora de la qualitat de l'aire i una major eficiència en l'ús de l'espai urbà. Quan el canvi modal sigui difícil de realitzar, també s'abordarà l'adaptació tecnològica del parc de vehicles, per reduir l'impacte ambiental, acústic i energètic dels vehicles motoritzats.
- **Estratègies municipals, polítiques i tècniques**: A banda dels eixos anteriors, cada pla de mobilitat ha de considerar les estratègies i les prioritats polítiques i tècniques específiques del municipi. Això inclou les directrius establertes per la normativa vigent, com la **Llei de Mobilitat** de Catalunya, el **Pla Director de Mobilitat Territorial**, les normatives sobre qualitat de l'aire, així com altres marcs legals que guien l'estratègia de mobilitat del municipi. Aquest apartat també farà referència a les voluntats i objectius del consistori per aconseguir una ciutat més sostenible, inclusiva i saludable.

A partir d'aquests tres eixos, el PMUS es desenvolupa seguint les següents fases:

- **Fase I: Prediagnosi.** En aquesta fase es realitza la identificació de les problemàtiques més rellevants en matèria de mobilitat i es definiran els objectius i les prioritats a abordar en el marc temporal del pla. La prediagnosi es basarà en la recopilació d'informació de diverses fonts, incloent-hi trobades amb tècnics i polítics locals, la participació ciutadana, així com la documentació tècnica existent, tant a nivell municipal com supramunicipal. A més, es valorarà el grau de compliment de les mesures establertes en l'anterior PMUS, ja que aquest document tenia una temporalització de 2015-2020 i actualment és considerat obsolet.
- **Fase II: Diagnosi.** Durant la fase de diagnosi es realitza un anàlisi més detallat de les problemàtiques identificades a la fase anterior, amb l'objectiu d'obtenir un coneixement més profund dels aspectes que requereixen millora. S'empraran tant dades qualitatives com quantitatives sobre mobilitat per a avaluar l'eficàcia de les solucions existents i identificar noves problemàtiques que puguin sorgir. Aquesta fase també permetrà ajustar els objectius inicials si és necessari.
- **Fase III: Propostes.** En aquesta fase, es formularan propostes per a millorar els aspectes més crítics identificats durant la diagnosi. Aquestes propostes estaran alineades amb els objectius generals del PMUS, buscant la millora de la mobilitat urbana a través de solucions que respectin els principis de sostenibilitat, accessibilitat i eficiència.
- **Fase IV: Aprovació del PMUS.** Finalment, el PMUS serà sotmès al procés d'aprovació per part de l'Ajuntament.

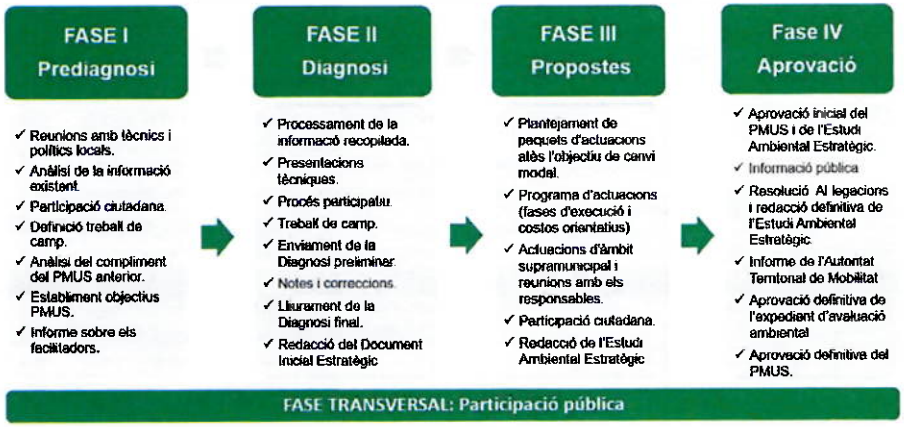
Figura 1.1.Principals fases de redacció d'un PMUS.



Font https://xarxamobal.diba.cat/

Aquesta metodologia cíclica assegura una revisió constant del Pla i permet la seva adaptació als canvis socials, econòmics i ambientals de Barberà del Vallès. Els resultats d'aquest procés seran un conjunt d'estratègies i propostes concretes que garantiran la millora contínua de la mobilitat sostenible a la ciutat amb horitzó 2026-2031.

Figura 1.2. Esquema resum de les fases del PMUS de Barbera del Vallès.



Font Elaboració pròpia.

L' enfocament de la mobilitat centrada en les persones implica, necessàriament, la integració de la perspectiva de gènere com un eix d' anàlisi transversal en totes les fases d' elaboració del PMUS. Per a això, es contemplen els criteris exposats en la **Guia per a la integració de la perspectiva de gènere en els plans de mobilitat urbana sostenible – PMUS**. Aquesta guia s' emmarca en treballs desenvolupats prèviament des de l' ATM. Està fonamentada en l' anàlisi amb perspectiva de gènere de l' EMEF que reflecteix la mobilitat diferenciada entre homes i dones: del PDM 2020-2025 i PDI 2021-2030 i del Pla de mesures contra l'assetjament sexual en el transport públic 2022.

D' acord amb els criteris transversals de gènere plantejats a la Guia per a la integració de la perspectiva de gènere, la mobilitat ha de ser: quotidiana i cuidadora; segura i lliure; nocturna i festiva; participativa i equitativa.

1.4.1 Anàlisi de compliment del PMUS de 2016

A continuació, es detalla l'avaluació de la consecució de les actuacions proposades en el PMUS 2016-2021, categoritzant les mesures qualitativament, en funció de les accions que s'han dut a terme.

Taula 1-1 Nivells de execució propostes PMUS 2015-2020

Mobilitat a Peu			**VALORACIÓ**
P 1	Millorar l'accessibilitat amb Ripollet, Cerdanyola (N-150) i Baricentro	5	Completa
P 2	Millorar l'accés als polígons Can Salvatella i Santiga	5	Completa
P 3	Ampliació de les voreres de la xarxa bàsica	3	Desenvolupament parcial
P 4	Millorar la permeabilitat infraestructures (via ferroviària)	1	No executada
P 5	Resolució dels punts conflictius	3	Desenvolupament parcial
P 6	Ampliació de la zona de vianants	5	Completa
Mobilitat en bicicleta			**VALORACIÓ**
P 7	Aprovació de la xarxa bàsica ciclable	3	Desenvolupament parcial
P 8	Senyalització dels itineraris bàsics	1	No executada
P 9	Millorar les connexions urbanes (tancament de la xarxa)	1	No executada
P 10	Resolució amplades dels carrils existents	1	No executada
P 11	Millorar les connexions amb Ripollet, Cerdanyola (N-150) i Baricentro	5	Completa
P 12	Augment de l'oferta d'aparcament per a Bicicletes	5	Completa
P 13	Implantació de mòduls d'aparcament segur per a bicicletes (Bicibox)	5	Completa
Mobilitat en Transport Públic			**VALORACIÓ**
P 14	Demanar l'obertura de l'estació del Baricentro (R8)	3	Desenvolupament parcial
P 15	Millores de la xarxa de bus interurbà	3	Desenvolupament parcial
P 16	Millores de la xarxa de bus urbà	3	Desenvolupament parcial
P 17	Millores en les parades: accessibilitat, informació, ..	3	Desenvolupament parcial
Mobilitat en transport privat			**VALORACIÓ**
P 18	Aprovació de la xarxa bàsica de circulació (Jerarquia viària)	1	No executada
P 19	Reordenació de la N-150	3	Desenvolupament parcial
P 20	Nova secció al c. Urgell	5	Completa
P 21	Gestió de la mobilitat als polígons de fora del centre	3	Desenvolupament parcial
P 22	Actuacions complementàries als polígons del centre	1	Completa
Estacionament			**VALORACIÓ**
P 23	Redimensionament de la zona regulada	1	No executada
P 24	Incorporar elements de dissuasió de la indisciplina	3	Desenvolupament parcial
Distribució de mercaderies			**VALORACIÓ**
P 25	Pla d'accessibilitat vehicles pesants (senyalització)	1	No executada
Seguretat Viària			**VALORACIÓ**

P 26	Crear els dispositius i bases de dades per actualitzar anualment els indicadors del Pla de Seguretat Viaria, amb l'objectiu de controlar i prendre mesures eficients	3	Desenvolupament parcial
P 27	Resoldre els punts amb accidentalitat	5	Completa
P 28	Creació de zones 30 a la xarxa no bàsica. Implementació de sentits únics	5	Completa
P 29	Establir les directrius per al disseny dels entorns escolars	3	Desenvolupament parcial
P 30	Reordenar l'aparcament per millorar la seguretat viària	5	Completa
	Contaminació atmosfèrica i acústica		**VALORACIÓ**
P 31	Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle electric. Creació d'estacionaments per a vehicles electrics i punts de recàrrega	5	Completa
P 32	Incorporar vehicles menys contaminants a la flota municipal	3	Desenvolupament parcial
P 33	Seguiment de la contaminació acústica provocada pel trànsit	3	Desenvolupament parcial
	Futures actuacions urbanístiques		**VALORACIÓ**
P 34	Criteris de disseny per a la mobilitat a peu	5	Completa
P 35	Criteris de disseny per a la mobilitat en bicicleta	5	Completa
P 36	Criteris de disseny per a la mobilitat en vehicle privat i aparcament a la via pública	3	Desenvolupament parcial
	Campanyes sensibilització		**VALORACIÓ**
P 37	Campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu.	3	Desenvolupament parcial
P 38	Campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient.	5	Completa
P 39	Campanyes i actes de promoció de la mobilitat en transport públic	5	Completa
P 40	Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat i definició de la seva estructura humana	1	No executada
P 41	Participació en esdeveniments de mobilitat sostenible a nivell supramunicipal	5	Completa
	Coordinació entre els municipis de l'entorn		**VALORACIÓ**
P 42	Crear una taula de mobilitat per tal d'aconseguir coherència i continuïtat entre els diferents municipis, definició de la seva estructura humana	1	No executada
P 43	Seguiment del transport públic des d'un punt de vista integral	3	Desenvolupament parcial

Font: Elaboració propia a partir de dades de l'Ajuntament de Barbera del Vallès.

2. OBJECTIUS DE LA PREDIAGNOSI

El document de prediagnosi de la mobilitat actual estableix els objectius del PMUS d'acord amb les linies estratègiques dels següents documents:

- Àmbit nacional: Agenda Urbana Espanyola
- Àmbit metropolità: Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) de la AMB y Pla director de Mobilitat 2020-2025 de l'ATM.
- Àmbit local: Pla d'Acció Municipal (PAM).

A partir de la informació anterior s'han definit els següents objectius generals i específics preliminars per al PMUS de Barberà del Vallès.

L'objectiu d'aquesta fase prèvia és identificar les principals dificultats que cal abordar durant el procés de redacció i desenvolupament del projecte, així com establir els objectius i prioritats fonamentals en l'àmbit de la mobilitat per al període de vigència del PMUS a Barberà del Vallès. Tenint en compte aquesta perspectiva, el nombre d'aspectes a tractar ha de ser adequat als recursos econòmics i tècnics disponibles, així com a la planificació temporal per a la seva implementació. Per tant, l'enfocament ha de ser identificar els problemes més rellevants i definir els objectius prioritaris, al mateix temps que es revisa i actualitza el Pla anterior.

En aquest marc, la col·laboració amb tècnics municipals, responsables polítics locals, la participació ciutadana i l'anàlisi de la informació prèvia (procedent de diferents nivells de governança) són fonamentals per completar aquesta fase. A partir d'aquesta anàlisi, s'han pogut recollir diverses percepcions de la ciutadania sobre els aspectes clau de la mobilitat al municipi.

2.1. Definició d'objectius generals del PMUS

Els objectius generals són els següents:

1. Promoure el transvasament modal d' usuaris del vehicle privat cap a modes no motoritzats.
2. Fomentar modes actius de mobilitat, mitjançant la creació de xarxes, per a vianants i ciclista contínues, i segures
3. Millorar la qualitat del transport públic.
4. Impulsar la connectivitat territorial.
5. Fomentar la pacificació i ambientalització de l' espai urbà.
6. Garantir l' accessibilitat al sistema de mobilitat.
7. Reduir els efectes negatius de la mobilitat en el medi ambient.
8. Reduir el consum energètic i afavorir els combustibles alternatius.
9. Garantir la seguretat viària i reduir l' accidentalitat.
10. Optimitzar y reorganitzar l'oferta d'aparcament de vehicle privat, bicicleta i VMP.
11. Garantir l' accés a zones industrials i grans pols de mobilitat.
12. Implementar una logística urbana sostenible i eficient.
13. Considerar els nous models i tecnologies aplicades a la mobilitat en la planificació urbana.
14. Incorporar activament la ciutadania en la planificació de la mobilitat local.
15. Fomentar la col·laboració Interadministrativa.
16. Advocar per un model de mobilitat, integradora i justa.

2.2. Definició d'objectius més específics del PMUS

A partir de la informació anterior s' han definit els següents objectius específics preliminars per al PMUS de Barberà del Vallès:

Figura 2.1. Objectius específics previs del PMUS de Barbera.

1. IMPULSAR LA MOBILITAT ACTIVA I SOSTENIBLE.
2. MILLORAR LA QUALITAT DEL TRANSPORT PÚBLIC MITJANÇANT INICIATIVES DE COL·LABORACIÓ INTERADMINISTRATIVA I PÚBLIC/PRIVADA.
3. FOMENTAR LA SALUT DE LA CIUDATANIA I REDUIR L' IMPACTE NEGATIU DE LA MOBILITAT EN EL MEDI AMBIENT.
4. GARANTIR LA SEGURETAT VIÀRIA I REDUIR L' ACCIDENTALITAT.
5. OPTIMITZAR L' OFERTA D' APARCAMENT.
6. IMPLEMENTAR UNA LOGÍSTICA URBANA SOSTENIBLE I EFICIENT.
7. SENSIBILITZACIÓ DE LA CIUTADANIA ENTORN DELS AVANTATGES DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE
8. GARANTIR UNA MOBILITAT INTEGRADORA AMB PERSPECTIVA DE GENERO I ATENCIÓ A COL·LECTIUS VULNERABLES.

Font: Elaboracio propia

3. DIAGNOSI

3.1. Territori i socioeconomia

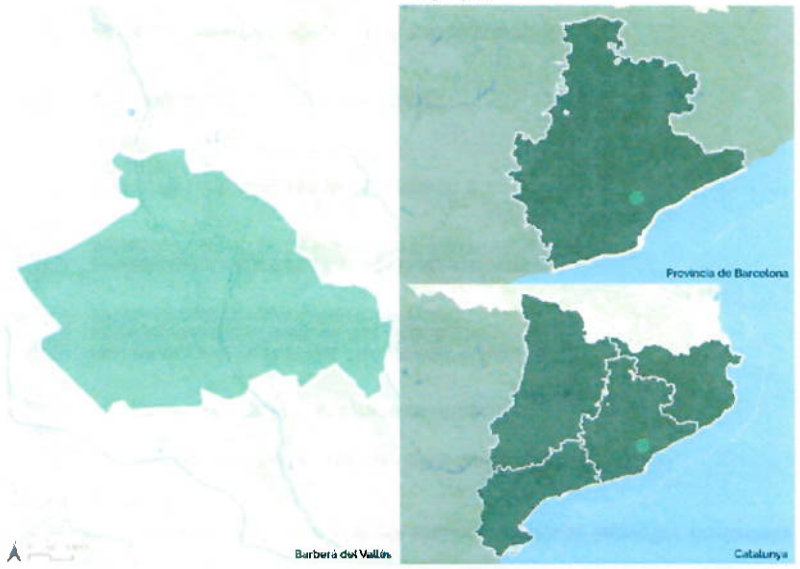
Amb la finalitat de realitzar un estudi complet de la mobilitat de Barberà del Vallès és necessari considerar els factors que influeixen de manera significativa en la configuració de les seves característiques, com són el **context territorial en el qual s'emmarca el municipi, la seva estructura demogràfica i econòmica, el grau de motorització i la mobilitat obligada, generada pels principals centres generadors i atractors de desplaçaments.** Aquests elements són bàsics per entendre la lògica del funcionament de la mobilitat interna i la que es genera a l'entorn de Barberà

L'àmbit d'actuació del PMUS és el terme municipal, si bé la mobilitat de Barberà està també determinada per la seva localització dins la Regió Metropolitana de Barcelona i pels desplaçaments que tenen lloc en el seu territori. Per aquest motiu, és important disposar d'una visió global de la mobilitat, la qual cosa implica incloure en l'anàlisi zones externes o fins i tot tota l'àrea metropolitana.

3.1.1 Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia del terreny

El terme municipal de Barberà del Vallès es troba a la plana del Vallès, específicament a la comarca del Vallès Occidental. Limita al sud amb Ripollet, al sud-est amb Montcada i Reixac, a l'est amb Santa Perpètua de Mogoda, al nord amb Sabadell, a l'oest amb Badia del Vallès i al sud-oest amb Cerdanyola del Vallès.

Figura 3.1.Situacion geografica.



Font: Elaboracio propia

Estructura territorial

Barberà del Vallès gaudeix d'una certa proximitat amb Barcelona, a 20 minuts en cotxe i 30 minuts en tren, i forma part de la seva àrea metropolitana. La seva estructura territorial es caracteritza per la presència d'una gran infraestructura de transport de passatgers i mercaderies com és l'autopista AP-7/B-30, que transcorre en sentit sud-oest–est. D'altra banda, la carretera N-150 assumeix funcions de via urbana dins del municipi com a eix nord-sud i separa el centre urbà del Barri Antic.

Finalment, la línia de ferrocarril Barcelona-Manresa de RENFE divideix el barri de Can Gorgs en dos. Cal assenyalar que, si bé la línia ferroviària de la R8 no suposa un impediment des del punt de vista de la mobilitat, atès que el seu traçat és paral·lel a l'AP-7, sí que pot suposar una millora de la mobilitat en transport públic en cas que s'obri l'estació existent a Baricentro.

Figura 3.2. Zonificacio de Barberà en seccions censals

. Font: Elaboracio propia.

La **població de Barberà** es localitza on un **únic nucli urbà** que es divideix en 23 seccions censals agrupades en nou barris.. El 55 % de la població es concentra als barris de l'Eixample-Can Llobet i al Barri Antic. D'altra banda, els barris menys poblats són Parc Central i Can Gorgs, on els habitants representen el 4,9 % i el 2,5 %, respectivament.

Figura 3.3. Barris de Barbera del Valles

Font. Elaboració pròpia.

En el llistat de barris que componen Barberà del Vallès, s'ha unificat el Polígon de Santa Maria, donant com a resultat la distribució següent:

Taula 3-1. Barris de Barberà del Valles, amb el Polígon de Santa Maria unificat

Barris de Barberà	
ID	Nom barri
1	Can Gorgs II
2	Can Gorgs
3	Can Serra
4	Barri Antic
5	Parc d'Europa
6	La Romànica
7	Eixample - Can Llobet
8	Parc Central
9	Estació - Can'Esteper
10	Polígon Santa Maria
11	Polígons

Font. Elaboració pròpia.

L'ús majoritari del nucli urbà és residencial, però a la perifèria hi ha polígons i zones d'activitat industrial. Pel que fa als equipaments, Barberà disposa de centres educatius (5 llars d'infants, 7 centres d'educació infantil i primària, 3 instituts d'educació secundària i un institut-escola); sanitaris (dos Centres d'Atenció Primària i un hospital), culturals (Teatre Municipal La Cooperativa i Biblioteca Esteve Paluzie); i esportius (4 complexos esportius municipals) distribuïts per tot el municipi.

Figura 3.4. Qualificacions urbanes i usos al municipi de Barbera del Valles

Font. Elaboració pròpia

Morfologia del terreny

Barberà del Vallès té una altitud mitjana de 145 metres sobre el nivell del mar, amb petits turons que no superen els 200 metres. El terreny, predominantment plà, es troba a la depressió del Vallès, una conca sedimentària amb un relleu suau i ondulat.

El municipi està assentat sobre una terrassa fluvial formada pel riu Ripoll, fet que ha influït en la formació del sòl i en la presència d'aigües subterrànies. A l'est del riu, el terreny és més ondulat i acull zones industrials com Santiga i Can Salvatella; mentre que a la zona oest, el relleu és més suau i planer, on s'ubiquen barris residencials com la Romànica i Can Gorgs. Això es pot observar en el següent mapa, amb pendents mes pronunciades en el marge dret del riu.

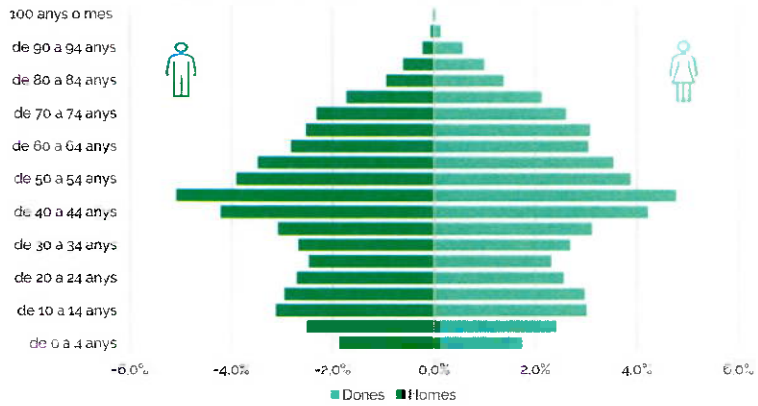
Figura 3.5. Pendents del terreny.

Font: Elaboració pròpia

3.1.2 Estructura i distribució de la població

Les últimes dades disponibles de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT) indiquen que **la població de Barberà del Vallès l'any 2025 és de 34.031 habitants.**

Figura 3.6. Piràmide de població de Barbera del Vallès (2024).



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

La **piràmide de població** resultant és de **tipus regressiu amb tendència a l'envelliment**, amb una base reduïda i una major concentració de població en l'interval dels 40 als 50 anys. Es tracta d'una **població amb un predomini dels grups d'edat adults**, on el 74% dels residents té més de 25 anys.

La distribució d'homes i dones tendeix a l'equilibri en tots els grups d'edat, excepte en el tram de majors de 64 anys, on les dones són un 12 % més, fet que es correspon amb un índex d'esperança de vida més elevat en les dones.

Taula 3-2. Principals grups d'edat i sexe a Barberà del Vallès (2024)

Principals grups d'edat i sexe						
Grup d'edat	Població	%	Homes	% Homes	Dones	% Dones
Menors de 25 anys	8.660	26%	4.400	51%	4.260	49%
Entre 25 i 44 anys	8.303	25%	4.162	50%	4.141	50%
Entre 45 i 64 anys	10.243	30%	5.126	50%	5.117	50%
Majors de 64 anys	6.438	19%	2.789	43%	3.647	57%
Total	33.644	100%	16.477	-	17.165	-

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

La sèrie temporal que es mostra a continuació presenta dades que indiquen **l'envelliment progressiu de la població** en els darrers tres anys, on la **taxa de dependència de les persones grans ha augmentat** en més d'un punt percentual, passant de 26,7 a 28 persones de 65 anys o més per cada 100 habitants de 15 a 64 anys.

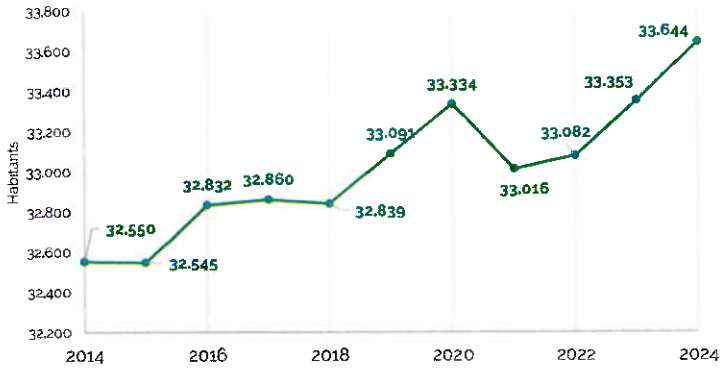
Taula 3-3. Taxes d'envelliment a Barbera del Vallès.

Taxes d'envelliment			
Índex	2023	2022	2021
% 0 a 15 anys	16,4	17,04	17,45
% 16 a 64 anys	65,03	64,89	64,92
% 65 anys i més	18,57	18,07	17,63
Índex d'envelliment	**121,9**	**114,2**	**107,5**

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

Segons dades de l'IDESCAT, **entre 2014 i 2024 la població de la ciutat ha augmentat en 1.094 habitants**, fet que suposa un **creixement del 3,36 %.** Els creixements relatius interanuals registrats han oscil·lat entre el −0,95 % i el 0,87 %, marcant una lleugera tendència cap a l'estabilització poblacional.

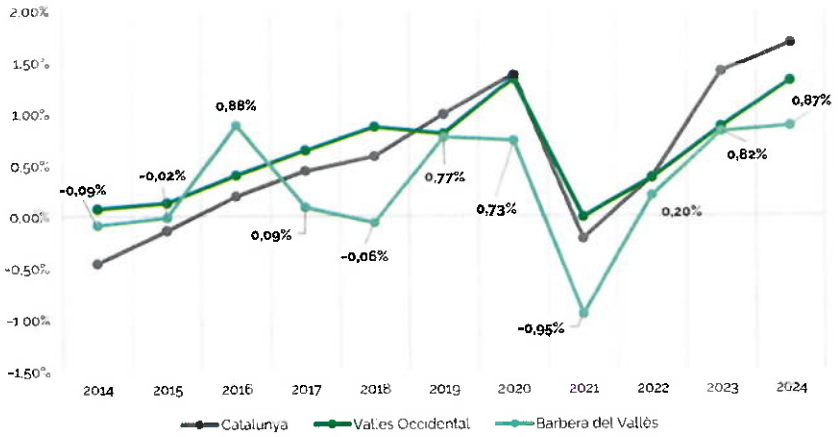
Figura 3.7. Evolució de la població de Barberà de Vallès (2013-2024).



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

Si es considera un entorn geogràfic més ampli, la taxa de creixement interanual de Barberà ha experimentat lleugers altibaixos respecte a l'evolució de Catalunya i de la comarca del Vallès Occidental, els quals presenten una tendència de creixement sostingut del 2012 al 2020. A partir de l'any 2020, la dinàmica de creixement poblacional negatiu és similar en els tres àmbits, a causa de la pèrdua de població ocasionada per la pandèmia de la COVID-19 (2021) i l'inici d'una recuperació progressiva a partir del 2022.

Figura 3.8. Comparativa de la taxa de creixement interanual amb Barberà del Vallès (2014-2024).



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

L'extensió de Barberà és de 8,3 km², i la densitat de població és de **4.049 habitants per km²**, un índex considerablement superior al de la mitjana comarcal.

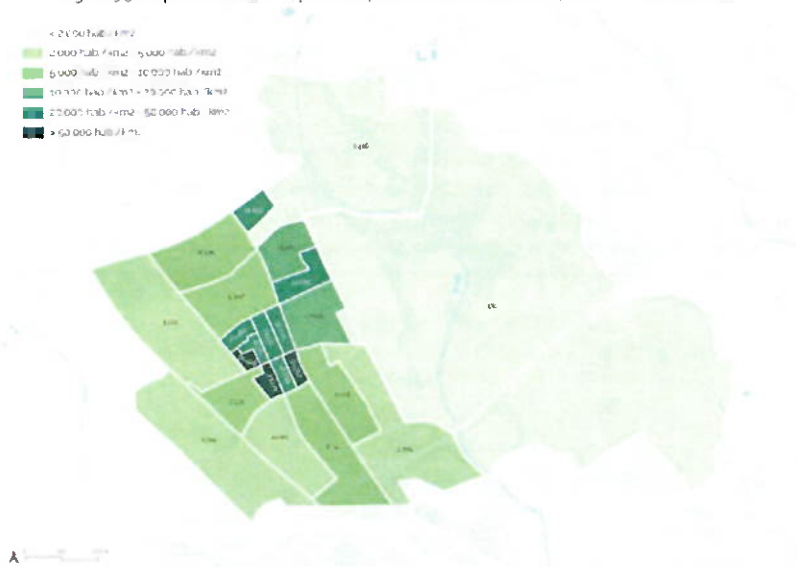
Taula 3-4. Comparativa densitat de població (2024).

Comparativa densitat de població			
Àmbit	Habitants	Superfície (km²)	Densitat (hab./km²)
Barberà del Vallès	33.644	8,31	4.049
Vallès Occidental	961.459	583	1.649
Catalunya	8.034.743	32.108	250

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

L'anàlisi més detallada de la densitat poblacional per seccions censals aporta dades desiguals que mostren **majors concentracions de població en aquelles seccions corresponents al centre urbà**, dins dels barris de l'Eixample-Can Llobet i el Barri Antic, **arribant a superar els 60.000 habitants per km² en algunes zones.**

Figura 3.9. Mapa de densitat de població per seccions en el municipi de Barberà del Vallès.



Font: Elaboració pròpia.

Previsió del creixement de la població

Segons l'IDESCAT, les projeccions de població municipals (base 2024) consten de tres escenaris: estimació baixa, mitjana i alta. Els tres escenaris tenen la mateixa població de partida, però difereixen en l'evolució futura de la fecunditat, la mortalitat i les migracions. En cadascun dels escenaris s'han utilitzat hipòtesis conservadores, tendencials i optimistes, respectivament.

Figura 3.10. Escenaris d'evolució de la població de Barberà 2024-2041

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

Considerant els tres escenaris, hi ha una variació poblacional de cara a l'any 2041 que oscil·la entre una reducció de 2.143 persones i un increment de 4.051 persones. En l'horitzó del pla es donen, segons les projeccions, els creixements següents:

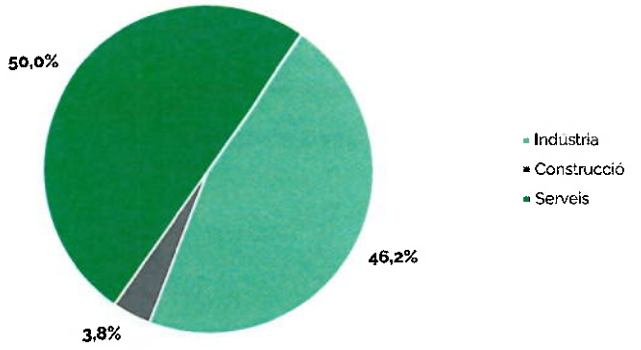
- 5 anys – 2030: entre una reducció de 1.078 persones i un augment de 2.641 persones.
- 10 anys – 2035: entre una reducció de 1.506 persones i un augment de 4.051 persones.

3.1.3 Anàlisi econòmica

Activitat econòmica

S'entén per Valor Afegit Brut (VAB) el valor que els productors afegeixen als béns i serveis que compren, és a dir, la diferència entre els ingressos i els costos de producció. D'acord amb aquest indicador, a **Barberà, els serveis (50 %) i la indústria (46,2 %) són els principals sectors productius que capitalitzen l'activitat econòmica**, mentre que la proporció de riquesa atribuïda a l'agricultura és inexistent i el sector de la construcció tot just representa un 4 % del valor afegit brut del municipi.

Figura 3.11. Distribució del valor afegit brut (VAB) per sectors d'activitat a Barberà (2022).



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

Ocupació i atur

La **taxa d'ocupació dels residents a Barberà en edat de treballar és del 54,7 % i la taxa d'atur registral és del 7,81 %** al desembre de 2025 (Departament d'Empresa i Treball de la Generalitat de Catalunya, febrer 2026), fet que suposa una taxa d'activitat total que supera el 60%. La població inactiva representa un 39,8%, majoritàriament corresponent al col·lectiu de pensionistes i persones prejubilades (18%) (Enquesta de mobilitat a persones residents a Barberà del Vallès, 2025).

Des d'una perspectiva de gènere, la taxa d'activitat de les dones (57,3 %) és inferior a la dels homes (63,2%) (Enquesta de mobilitat a persones residents a Barberà del Vallès, 2025), i les dones representen més del 60% de les persones en situació d'atur al municipi (Fundació Barberà Promoció, desembre 2025). Aquestes dades posen de manifest l'existència d'una bretxa de gènere en relació amb la participació en l'activitat econòmica i l'accés a l'ocupació al municipi.

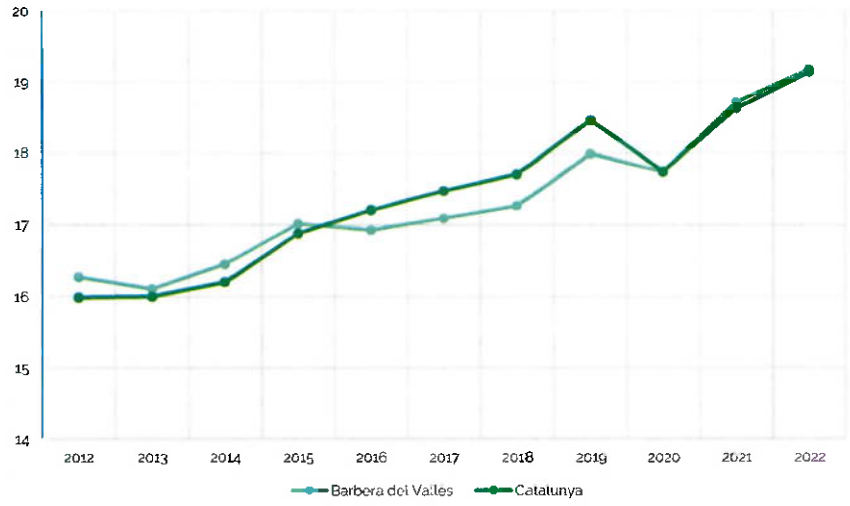
Renda

La renda familiar disponible bruta (RFDB) mesura els ingressos disponibles dels residents d'un territori per destinar-los al consum o a l'estalvi. Aquesta renda no depèn únicament dels ingressos de les llars directament vinculats a la retribució per la seva aportació a l'activitat productiva, sinó que també està condicionada per l'actuació de l'Administració pública a través del sistema impositiu i de les prestacions socials.

Segons les dades de l'IDESCAT, fins a l'any **2022 la renda familiar disponible bruta per habitant** a Barberà del Vallès ha experimentat una lleu evolució positiva, situant-se en 19.180 **euros bruts.**

La figura següent mostra la tendència de l'evolució de la renda al municipi, així com la de Catalunya, que presenta una trajectòria temporal amb magnituds i comportaments similars.

Figura 3.12. Evolució de la renda familiar disponible bruta a Barberà. (milers d'euros).



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

Autocontenció

L'índex d'autocontenció municipal relaciona la proporció de desplaçaments interns (amb origen i destinació en el mateix municipi) respecte del total de desplaçaments de la població resident.

Per tal de conèixer aquest indicador s'han utilitzats les dades de l'enquesta de mobilitat a persones residents a Barberà del Vallès realitzada l'any 2025 on es realitza una evolució de l'autocontenció d'acord amb les dades de l'enquesta de mobilitat realitzada l'any 2013:

Si s'analitza l'autocontenció municipal de la mobilitat total, és a dir, el percentatge de desplaçaments realitzats per residents que tenint com a origen i destinació el propi municipi de residència, respecte el total de desplaçaments realitzats, s'obté a Barberà un 52,4%, el que indica que predominen sobre els externs; en comparació amb 2013, si que s'observa una disminució de set punts percentuals, encara que continuen sent majoritaris.

Taula 3-5. Evolucio de l'autocontencio a Barbera del Valles (2024).

Evolució de l'autocontenció		
	%	Dif. %
2013	59.4%	-
2025	52.4%	- 7%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

En síntesi, els resultats mostren que Barberà del Vallès manté encara un **nivell d'autocontenció municipal relativament elevat**, ja que **més de la meitat dels desplaçaments de la població resident (52,4%) es produeixen dins del mateix municipi**. Aquest fet posa de manifest l'existència d'una base funcional local consolidada, amb una oferta de serveis, activitats i ocupació que permet satisfer una part significativa de les necessitats quotidianes de mobilitat sense necessitat de sortir del terme municipal.

Tanmateix, la **reducció de set punts percentuals respecte a l'any 2013** evidencia una **tendència a l'augment de la mobilitat externa**, que pot estar vinculada a canvis en els patrons d'ocupació, en la localització de l'activitat econòmica, en l'oferta comercial i de serveis, o bé a una major integració metropolitana del municipi dins del seu entorn funcional. Aquest descens, tot i no alterar el predomini dels desplaçaments interns, apunta a una dependència creixent d'altres municipis per a determinades activitats, especialment laborals o d'estudis.

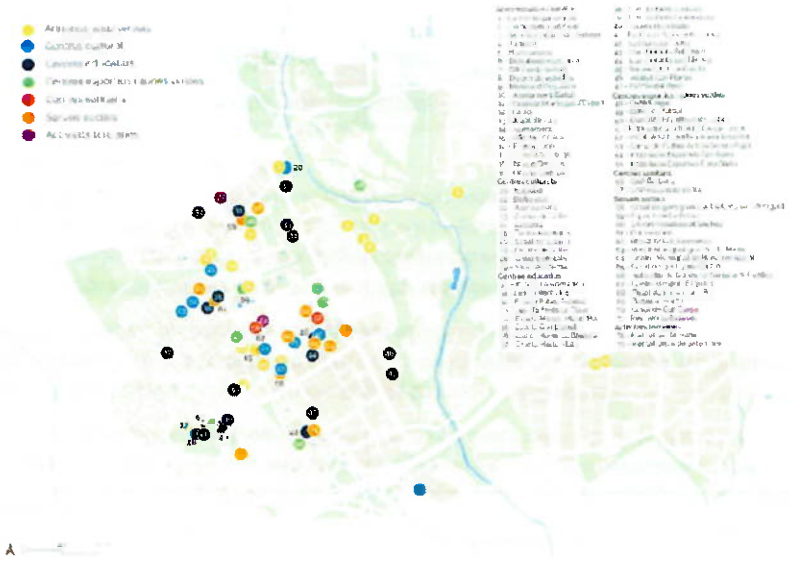
En aquest context, l'evolució observada reforça la necessitat de **potenciar polítiques de proximitat**, fomentant la mixticitat d'usos, l'accessibilitat als equipaments i al teixit productiu local, així com la millora de les condicions de mobilitat sostenible dins del municipi. Alhora, l'increment dels desplaçaments externs fa imprescindible **enfortir la connectivitat amb l'entorn supramunicipal mitjançant modes de transport sostenibles**, especialment el transport públic i la mobilitat activa, per tal de reduir l'impacte ambiental i social associat a aquests desplaçaments.

3.1.4 Centres d'atracció i generació de viatges

A continuació, es detallen els principals equipaments i serveis del municipi de Barberà del Vallès, classificats segons les categories següents:

- **Administratius/serveis**: centres de justícia, administratius, d'abastament, de seguretat...
- **Serveis socials**: centres socials, d'atenció a la infància, centres de benestar social, residències...
- **Centres de transport**: estacions de ferrocarril i parades de taxi.
- **Centres sanitaris**: centres de salut, consultoris i centres especialitzats.
- **Centres culturals**: sales d'exposicions, biblioteques, centres religiosos...
- **Centres esportius i zones verdes**: pavellons esportius coberts, pistes a l'aire lliure, espais saludables, estadi/camp de futbol...
- **Centres educatius**: educació infantil, primària, secundària, superior i ensenyaments no obligatoris.
- **Activitat terciària**

Figura 3.13. Equipaments per categories de Barbera del Valles



Font: Elaboració pròpia

Equipaments administratius

La majoria d'aquests equipaments es localitzen al barri de l'Eixample–Can Llobet. A la carretera de Barcelona, en la seu d'AC/OAE, s'ubica l'Oficina Municipal d'Habitatge, mentre que a l'entorn de la plaça de la Vila es troba l'Ajuntament, amb l'Oficina d'Atenció a la Ciutadania, el Jutjat de Pau i l'oficina de Correus. Al barri Antic, a la Ronda Santa Maria s'hi localitza el Centre Municipal de Serveis Socials.

La resta d'equipaments es distribueixen de manera dispersa pel conjunt del municipi; al barri de la Romànica destaca el Centre Cívic Can Amiguet situat a la via de Sant Oleguer.

D'altra banda, al sector C del polígon industrial Santa Maria destaquen les oficines de l'Àrea de Territori i Medi Ambient, que comparteix edifici amb SABEMSA (Aigües de Barberà). Cal destacar també la Fundació Barberà Promoció i el Centre de Negocis Nodus Barberà, aquest darrer ubicat a la Torre d'en Gorgs; aquestes entitats desenvolupen activitats orientades al foment i la millora de la qualitat de l'ocupació, així com a la dinamització del teixit empresarial.

Emergència i seguretat

Dins d'aquest grup s'hi inclouen la Policia Local (al final del passeig del Doctor Moragues) i els Mossos d'Esquadra (carrer d'Estoril, al barri del Parc Central).

Estacions de transport públic

L'estació de Rodalies de Barberà del Vallès es localitza a la plaça Josep Badia, al barri de l'Estació – Can Esteper. Està situada en un entorn urbanitzat i disposa d'una adequada accessibilitat per als vianants; així mateix, es troba connectada amb la resta del municipi mitjançant el servei d'autobús urbà.

A l'entorn immediat de l'estació de RENFE hi ha una parada de taxis, i una segona parada se situa a l'avinguda de la Generalitat, al barri de l'Eixample. Addicionalment, a l'accés al centre comercial Baricentro i a l'Hotel Campanile s'hi localitzen dues parades més.

Equipaments sanitaris

Al municipi hi ha dos Centres d'Atenció Primària (CAP):

- **CAP Centre**, situat al carrer de la Verge de l'Assumpció (barri de l'Eixample – Can Llobet).
- **CAP Rosa dels Vents**, ubicat a la plaça homònima del barri Antic.

Com a centre sanitari de referència a escala intermunicipal, cal destacar l'Hospital Universitari Parc Taulí de Sabadell.

Addicionalment, la Generalitat de Catalunya ha anunciat la construcció, amb horitzó 2027, d'un nou Hospital Comarcal del Vallès, que donarà servei als municipis de Barberà del Vallès, Badia del Vallès, Cerdanyola del Vallès, Montcada i Reixac i Ripollet.

Mercats

El Mercat Onze de Setembre es localitza a la carretera de Barcelona, al barri de l'Eixample – Can Llobet. Així mateix, cal destacar, dins del mateix barri, el mercat setmanal (dilluns), que s'instal·la al solar d'aparcament existent a la cruïlla entre els carrers Pintor Fortuny i el passeig del Doctor Moragues.

Centres educatius

A Barberà del Vallès hi ha 5 llars d'infants, 7 centres d'educació infantil i primària i 2 instituts d'educació secundària, distribuïts de manera dispersa pel territori municipal i presents a tots els barris.

D'altra banda, convé assenyalar l'existència d'altres centres educatius, com ara el Servei Local de Català, l'Escola Municipal de Música i el Centre de Formació de Persones Adultes, tots tres ubicats al mateix edifici del carrer de Nemesi Valls, al barri Antic (Casal Cultural).

Equipaments esportius i culturals.

A Barberà del Vallès hi ha 4 complexos esportius municipals: Can Llobet (barri de l'Eixample – Can Llobet), Elisa Badia (barri de l'Estació – Can Esteper), Can Serra (barri homònim) i Maria Reverter (barri

Antic). Així mateix, dins d'aquesta tipologia s'inclou també el Patronat Municipal d'Esports, situat a l'entorn del complex esportiu de Can Llobet.

Pel que fa als equipaments culturals, s'han considerat, entre d'altres, el Teatre Municipal La Cooperativa, ubicat al barri Antic, i la Biblioteca Esteve Paluzie, situada al límit entre l'Eixample i el barri del Parc Central.

Parcs

S'han considerat les següents zones verdes:

- **Parc Fluvial del riu Ripoll.** Travessa el municipi de nord a sud. Espai natural recuperat amb itineraris per a vianants i ciclistes. Inclou àmbits com la Verneda, el Molí Vermell, la Font de Can Gili i la Font de Can Llobateres.
- **Bosc de Can Gorgs.** Àrea verda urbana de 47.000 m², conservada en estat natural i sense urbanitzar. S'utilitza per a activitats culturals i recreatives.
- **Parc Central del Vallès.** Gran pulmó verd de 20 hectàrees situat entre Barberà del Vallès i Sabadell, destinat a activitats esportives i d'oci.
- **Bosc de Santiga.** Massa forestal formada principalment per alzinar i pineda, amb una extensió de 36 hectàrees, que actua com a hàbitat de nombroses espècies animals.
- **Parc de Can Llobateres.** Espai de ribera amb vegetació autòctona que ha estat objecte de restauració ambiental després d'anys de degradació.
- **Camí Vallès Natural.** Itinerari que connecta espais verds i elements del patrimoni arquitectònic, enllaçant el bosc de Santiga amb la zona romànica del municipi.

Activitat terciària

La principal zona terciària del municipi està delimitada per la carretera de Barcelona, la ronda Est, l'avinguda de Montserrat i el carrer del Pintor Fortuny. Dins d'aquest àmbit, situat al barri de l'Eixample – Can Llobet, es concentra un nombre elevat d'establiments comercials, serveis i locals de restauració.

Dins d'aquesta categoria destaca Baricentro, un centre comercial de gran superfície orientat al comerç minorista, l'oci i la restauració, amb més de 90 establiments i una superfície aproximada de 65.800 m². Aquest equipament es troba connectat de manera per a vianants i ciclistes amb el nucli urbà de Barberà del Vallès mitjançant el Pont de la Farigola, que salva l'autopista AP-7.

Polígons industrials

D'acord amb el **Pla de Logística Urbana (PLU) de Barberà del Vallès (2024),** al municipi de Barberà del Vallès hi ha **9 polígons industrials**:

- Can Salvatella
- Can Ravella
- Molí d'en Dou
- Molí d'en Gall
- Santa Maria
  - Zona A
  - Zona B
  - Zona C
- Santiga

Sis dels polígons esmentats s'emmarquen dins la trama urbana del municipi. En aquest sentit, cal destacar que el polígon de la Zona C presenta una major incidència des del punt de vista de la mobilitat interna, mentre que els polígons de Santa Maria i de les zones A i B influeixen de manera significativa en el trànsit de les vies d'accés a Barberà del Vallès.

Cal remarcar igualment que el polígon de Can Salvatella constitueix un important pol generador de mobilitat, tant per l'activitat industrial que s'hi desenvolupa com pels desplaçaments associats de particulars.

Figura 3.14. Ubicació dels polígons industrials de Barbera del Valles

Font: Elaboració pròpia

Caracterització dels polígons industrials

Segons el Cens de Polígons d'Activitat Empresarial (PAE) de la Generalitat de Catalunya, sota aquesta denominació es considera el **sòl industrial de Barberà del Vallès** agrupat en quatre polígons: Can Salvatella, Santa Maria, Santiga i Zona Nord.

A Barberà del Vallès, aquesta classificació constitueix el marc de referència per a la delimitació territorial del teixit productiu. Al mateix temps, conviu amb la delimitació més detallada utilitzada en el Pla de Logística Urbana (2024), que distingeix nou polígons i diverses subdivisions internes amb finalitats operatives específiques. Totes dues aproximacions es complementen: el Cens de Polígons d'Activitat Empresarial aporta una estructura territorial unificada, mentre que la classificació del PLU ofereix un nivell de detall útil per a anàlisis funcionals més desagregades.

En conjunt, aquests àmbits sumen una superfície total de **408,82 hectàrees.**

El nombre total d'empreses adscrites ascendeix a 957, distribuïdes en 484 parcel·les, i presenten un **índex d'ocupabilitat del 70%**, entès com la proporció de persones ocupades en relació amb la població activa. Aquesta dada ofereix una visió clara de la rellevància i de la influència que aquests polígons exerceixen sobre l'economia tant del municipi com del conjunt de la comarca del Vallès Occidental.

La mobilitat associada a aquests polígons industrials presenta una elevada intensitat, amb prop de **25.000 desplaçaments diaris** (segons dades de telefonia mòbil), que exerceixen una pressió significativa sobre les principals vies d'accés.

Atesa la seva proximitat al nucli urbà de Barberà del Vallès, es considera oportú analitzar amb major detall els polígons de **Santa Maria i Santiga – Can Salvatella**, atès que el present Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) té com a objectiu abordar els reptes existents i impulsar millores en la mobilitat associada als polígons industrials del municipi.

Els objectius de la planificació dels polígons han d'estar en coherència amb la legislació vigent en matèria de mobilitat. La Llei 9/2003, de la mobilitat, defineix les línies estratègiques de qualitat aplicables als sectors d'activitat econòmica, que es desenvolupen mitjançant els diferents plans directors de mobilitat i els plans de mobilitat urbana.

En aquest marc, es distingeixen dos tipus d'objectius:

- Objectius que incideixen sobre la demanda:
  - Reduir les necessitats de transport.
  - Disminuir la participació del vehicle privat en el repartiment modal.
- Objectius relacionats amb l'oferta:
  - Garantir uns nivells mínims d'accessibilitat, especialment en favor dels col·lectius més vulnerables.
  - Millorar l'eficiència i la seguretat del transport públic.
  - Incrementar l'eficiència dels modes de transport no motoritzats.
  - Restringir l'ús del vehicle privat.

Polígon Industrial Santa Maria

En el context industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), el polígon Santa Maria destaca per la seva ubicació estratègica a la intersecció de dos dels principals eixos logístics: l'autopista C-58 i l'AP-7. Aquesta localització privilegiada ha afavorit la seva consolidació com una zona industrial plenament desenvolupada, amb un grau d'ocupació gairebé total: de les 210 parcel·les existents, només dues romanen disponibles per edificar. Actualment, **s'hi troben censades més de 200 activitats empresarials**, fet que reflecteix una notable diversitat productiva i una elevada intensitat d'activitat econòmica a l'àmbit.

El Pla General Municipal d'Ordenació Urbana (PGMOU) vigent qualifica la major part dels sòls de l'àmbit com a zona industrial, situant al límit amb l'espai fluvial tres conjunts d'equipaments. L'àrea contigua a l'AP-7 disposa d'una franja de sòl terciari i de dotacions privades, mentre que a la zona propera a la carretera de Barcelona (N-150), a partir de tres sectors de desenvolupament, s'estableix una zona de renovació urbana amb canvi d'ús.

D'aquesta manera, al polígon industrial de Santa Maria es registren els següents tipus d'activitats censades, la distribució de les quals és la següent:

- Emmagatzematge i distribució: 27%
- Indústria: 54%
  - Indústria petita i tallers: 27%
  - Industria gran: 27%
- Comerç i restauració 8%
- Activitats no industrial: 4%
- Altres activitats: 7%

Pel que fa a la mobilitat, el polígon disposa d'un bon accés extern al municipi a través de dos nusos de l'eix AP-7: el que comparteix amb la C-58 i la sortida 19 de l'AP-7 (Ripollet, Santiga, Can Salvatella, Barberà del Vallès). La carretera de Barcelona (N-150) constitueix un dels límits de l'àmbit.

D'altra banda, el polígon industrial es troba connectat amb l'àrea residencial mitjançant els vials perimetrals que ambdós àmbits comparteixen. La connectivitat del polígon Santa Maria de Barberà del Vallès es produeix a través de dos punts principals: d'una banda, la carretera de Barcelona (N-150), que dona servei al nucli urbà, i, de l'altra, el nus d'accés al conjunt dels polígons industrials de Barberà del Vallès, situat a l'altra banda del riu Ripoll.

Actualment, l'accés més utilitzat és el de la carretera de Barcelona, fet que genera una congestió significativa a la rotonda d'intersecció amb el carrer d'Arquímedes. D'altra banda, la connexió del polígon industrial Santa Maria amb el nus d'accés des de l'AP-7 es pot realitzar mitjançant l'avinguda

del Castell de Barberà. Aquesta via disposa de capacitat suficient per absorbir un volum de trànsit molt superior a l'actual, però presenta una senyalització deficient.

Aquesta situació posa de manifest la necessitat d'optimitzar la senyalització viària i de redistribuir els fluxos de trànsit. Així mateix, la coexistència amb àrees residencials i espais fluvials fa necessària una planificació integrada que garanteixi la sostenibilitat, la seguretat viària i la qualitat de vida de l'entorn. En aquest context, el polígon Santa Maria no només constitueix un motor econòmic rellevant, sinó també una oportunitat per avançar cap a un model industrial més eficient, millor connectat i respectuós amb el seu entorn urbà.

Polígons Industrials Santiga i Can Salvatella

Els polígons industrials de Can Salvatella i Santiga constitueixen dos nuclis estratègics per a l'activitat econòmica de Barberà del Vallès, amb una elevada concentració empresarial i una notable diversificació sectorial que abasta des del transport i la logística fins al comerç a l'engròs i l'enginyeria. La seva ubicació perifèrica, propera al municipi de Santa Perpètua de Mogoda, reforça el seu paper com a punt de connexió intermunicipal.

El **polígon de Can Salvatella** ocupa una superfície total de 1.524.376 m², distribuïda en 109 parcel·les que acullen **259 empreses**, segons dades del Consell Comarcal del Vallès Occidental. Es tracta d'un polígon de caràcter industrial, terciari i mixt, en el qual predominen les activitats vinculades al transport de mercaderies per carretera, seguides del lloguer de béns immobiliaris. La gestió del polígon correspon a la Entitat Urbanística de Conservació del Pla Parcial Can Salvatella-Torre Mateu.

El **polígon de Santiga** té una extensió de 1.479.499 m² de superfície total, amb 106 parcel·les i **272 empreses**. Es tracta igualment d'un polígon de tipologia industrial, terciària i mixta, on predomina el comerç a l'engròs, seguit de les activitats d'enginyeria mecànica. La seva gestió recau en la Junta de Conservació del Centre Industrial Santiga.

Des del punt de vista de la mobilitat en vehicle privat, el document Treball tècnic de seguretat viària dels polígons industrials de Can Salvatella i Santiga a Barberà del Vallès (Servei Català de Trànsit, 2024) identifica els següents trams viaris amb concentració d'accidents i/o percepció d'inseguretat:

- **Polígon industrial Can Salvatella**
  - TCA 1. Avinguda Torre d'en Mateu
    - Intersecció avinguda Torre d'en Mateu amb carrer Tortuguer
    - Intersecció avinguda Torre d'en Mateu amb carrer Bellvei
  - TCA 2. Avinguda Salvatella
    - Intersecció avinguda Salvatella amb carrer Comadran
    - Rotonda avinguda Salvatella amb carrer Mogoda
    - Rotonda avinguda Salvatella amb carrer Gorgs Lladó
  - PPI 1. Cruïlla avinguda Torre d'en Mateu amb carrer Cabanyes
  - PPI 2. Rotonda avinguda Torre d'en Mateu amb carrer Gorgs Lladó
  - TPR 1. Zona Estació de Bombeig (carrer Gorgs Lladó)
- **Polígon industrial Santiga**
  - TCA 3. Avinguda Puig dels Tudons
  - PPI 3. Rotonda de l'avinguda Castell de Barberà amb el carrer del Casal de Santa Coloma.

Aquestes dades posen de manifest la necessitat de millorar la infraestructura viària i la gestió del trànsit en determinats trams, amb l'objectiu de garantir una mobilitat més segura i eficient per a les persones treballadores, les empreses i les persones visitants.

En conjunt, aquests polígons no només impulsen el desenvolupament econòmic local, sinó que també plantegen reptes urbans que requereixen una actuació coordinada entre les diferents administracions públiques i les entitats gestores corresponents.

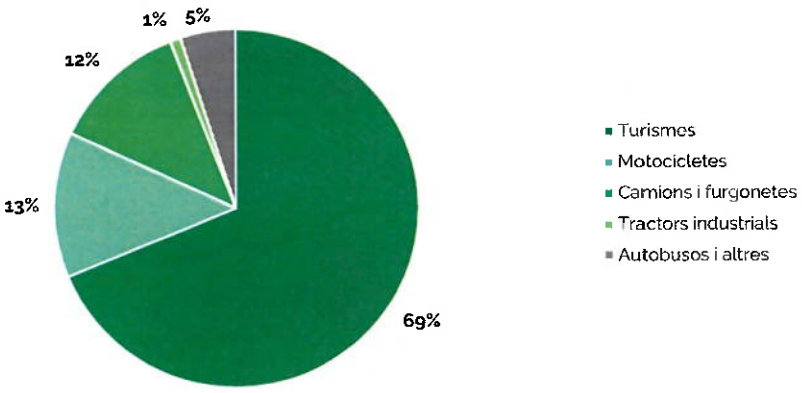
3.1.5 Parc de vehicles i dades de motorització

Parc de vehicles

El parc de vehicles de Barberà del Vallès està format per 23.579 vehicles, segons dades de l'IDESCAT (2024). D'aquests, 16.008 corresponen a turismes, 2.856 a camions i furgonetes, i 3.251 a motocicletes.

En relació amb el nombre total de residents (33.644 habitants el 2024), el volum de vehicles motoritzats és elevat, atès que la ràtio resultant és d'aproximadament un vehicle per cada 1,4 habitants.

Figura 3.15. Parc de vehicles per tipologia (2023)



Font. Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

Les dades disponibles de la DGT mostren que, a Barberà, en el període de referència (2021-2024), el tipus de combustible predominant en els vehicles és la gasolina, seguida pel dièsel. La tipologia de combustible sostenible més utilitzada és l'electrificat, amb 493 vehicles registrats.

Taula 3-6. Evolució del parc de vehicles segons tipus de combustible (2021-2024)

Evolució del parc de vehicles segons combustible						
Anys	Gasolina	Dièsel	Electrificat	GLP (Gas Liquat del Petroleo)	GNL (Gas Natural Liquat)	Altres
2024	13.128	9.693	493	150	0	27
2023	13.158	10.003	412	122	0	34
2022	12.976	10.505	351	99	0	32
2021	12.572	10.908	279	75	0	31

Font. Elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

L'evolució del parc de vehicles entre 2021 i 2024 reflecteix una modernització progressiva i un desplaçament cap a categories menys contaminants. El distintiu C es manté com el més nombrós durant tot el període i creix de 9.661 a 11.014 vehicles, consolidant prop del 47% del total en 2024. Els vehicles amb distintiu B continuen sent rellevants, encara que mostren una lleugera tendència a la baixa, mentre que els distintius 0 i ECO augmenten de manera constant, multiplicant la seva presència i evidenciant una transició cap a tecnologies més netes. En paral·lel, els vehicles sense distintiu ambiental descendeixen de 6.441 a 4.760 unitats, però encara representen al voltant del 20% del parc, situant-se com el tercer grup més nombrós després de les etiquetes C i B.

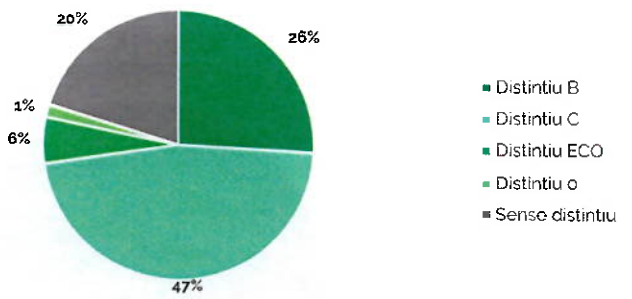
Taula 3-7. Evolució del parc de vehicles segon el distintiu ambiental (2021-2024)

Evolució del parc de vehicles segons distintiu					
Anys	Distintiu B	Distintiu C	Distintiu 0	Distintiu ECO	Sense distintiu
2024	6.069	11.014	1.300	348	4.760
2023	6.305	10.493	250	1042	5.639
2022	6.654	10.258	183	823	6.046
2021	7.028	9.661	107	629	6.441

Font. Elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

La distribució del parc de vehicles segons el distintiu ambiental a Barberà l'any 2024 és la següent:

Distintiu ambiental dels vehicles a Barbera del Valles (2024)



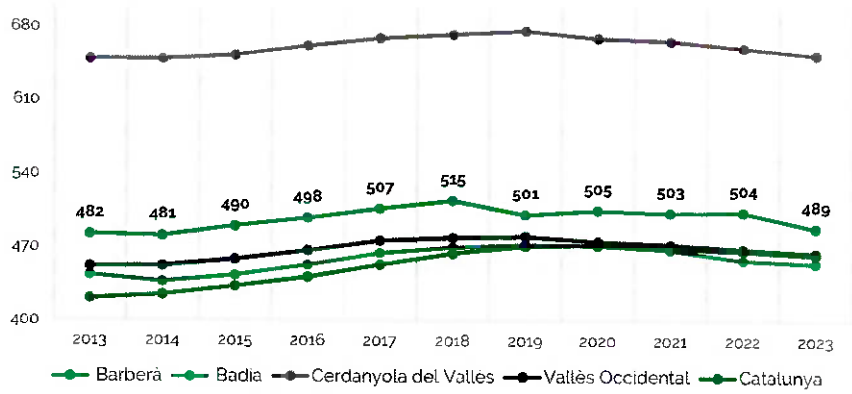
Font. Elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

Índex de motorització

Durant l'última dècada analitzada (2013-2023), Barberà del Vallès presenta índex de motorització elevades en comparació amb la comarca del Vallès Occidental i amb el conjunt de Catalunya, arribant a superar els 500 turismes per cada 1.000 habitants en el període comprès entre 2017 i 2022. Tanmateix, en la comparativa amb municipis de l'entorn, Cerdanyola del Vallès és el que registra els indexs de motorització més elevats.

A partir de l'any 2023, aquest indicador experimenta un lleuger descens a Barberà del Vallès, situant-se en **489 turismes matriculats**, en paral·lel a la tendència observada en el conjunt del Vallès Occidental.

Figura 3.16. Comparativa evolucio de motorització (turismes/1.000 hab.)



Font. Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

Flota de vehicles municipals

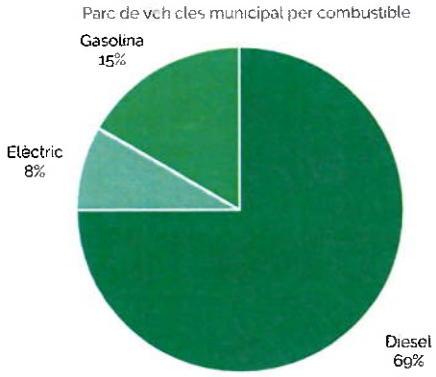
La caracterització de la flota municipal s'ha realitzat a partir de la **informació facilitada en aquesta fase pels serveis municipals**, corresponent exclusivament als vehicles adscrits a l'**Àrea de Territori i Medi Ambient**, atès que no es disposa actualment d'un inventari unificat del conjunt de la flota municipal. Per l'any 2025, quest àmbit concentra **26 vehicles**, vinculats principalment als serveis de manteniment urbà, medi ambient, obres i suport operatiu, fet que explica el clar predomini de **vehicles industrials i de treball**, davant d'un nombre reduït de turismes i motocicletes.

Taula 3-8. Flota de vehicles del l'Àrea de Territori i Medi Ambient

Tipologia	Antiguitat mitjana (Anys)	Combustible			
		Diesel	Elèctric	Gasolina	Total
Camió	19	2	-	-	1
Camió basculant	25	7	-	-	7
Camió grapa-plataforma-basculant	12	1	-	-	1
Camió grua-basculant	25	1	-	-	1
Camió-cubà	24	1	-	-	1
Cotxe	5	-	-	2	2
Furgoneta	22	4	2	-	6
Furgoneta curta	18	2	-	-	2
Moto	17	-	-	1	1
Segadora	19	-	-	1	1
Toro	N/A	1	-	-	1
Bolquet	19	1	-	-	1
Total	19	18	2	4	26
	%	69%	8%	15%	100%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament

Pel que fa a l'**antiguitat**, la flota analitzada presenta una **edat mitjana elevada, al voltant dels 19 anys**, amb una part significativa dels vehicles pesants i especials que superen els 20 anys de servei. Aquesta situació té una incidència directa sobre l'eficiència energètica del parc mòbil i sobre els nivells d'emissions contaminants i acústiques, especialment en el cas dels vehicles amb un ús intensiu en l'àmbit urbà.



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament

Quant al **tipus de combustible**, s'observa una **forta dependència del dièsel**, que representa aproximadament el **70 % del total de vehicles**, mentre que la presència de vehicles de gasolina és minoritària i la **penetració de vehicles elèctrics és encara molt limitada**, amb només **dos vehicles elèctrics**. Aquest perfil és representatiu d'una flota amb un baix grau d'implantació de tecnologies de baixes emissions, posant de manifest un ampli marge de millora en termes de sostenibilitat i transició energètica, en coherència amb els objectius del PMUS.

3.2. Demanda de mobilitat global

Amb la finalitat de caracteritzar la mobilitat de Barberà del Vallès, s'ha dut a terme un estudi a partir de dades de telefonia mòbil, que permeten determinar una matriu origen–destinació.

Les dades de telefonia mòbil registren tots aquells desplaçaments amb una durada igual o superior a 5 minuts. A efectes de l'estudi, s'ha realitzat una anàlisi de la mobilitat basada en dades corresponents al 12 de març de 2025, un dia lectiu i representatiu de la primavera, sense la concurrència d'esdeveniments ni festivitats.

Aquesta anàlisi permet contextualitzar la mobilitat en un període estacional ordinari i obtenir el nombre de desplaçaments realitzats dins del municipi. Les dades es poden desagregar segons el nombre de viatges, la franja horària i el motiu dels desplaçaments.

Per tal de caracteritzar adequadament la mobilitat de Barberà del Vallès, és necessària una zonificació, que contempli tant la divisió interna del municipi com la de les principals zones de l'entorn, tenint en compte els termes municipals més propers.

3.2.1 Zonificació

Amb l'objectiu d'analitzar la dinàmica de mobilitat del municipi, identificant les principals zones generadores i atractors de viatges, així com la seva relació amb l'entorn immediat (altres municipis, la ciutat de Barcelona i la resta de comarques), l'estudi contempla una zonificació tant interna com externa, estructurada en diferents nivells d'anàlisi.

Zonificació interna

A partir de les seccions censals, tenint en compte els treballs de camp realitzats i la definició del PMUS anterior, i conjuntament amb l'anàlisi de les tipologies i dels usos del sòl del municipi, s'ha definit una **zonificació interna estructurada en 10 àrees diferenciades**.

Figura 3.17. Zonificació interna

Font: Elaboració pròpia

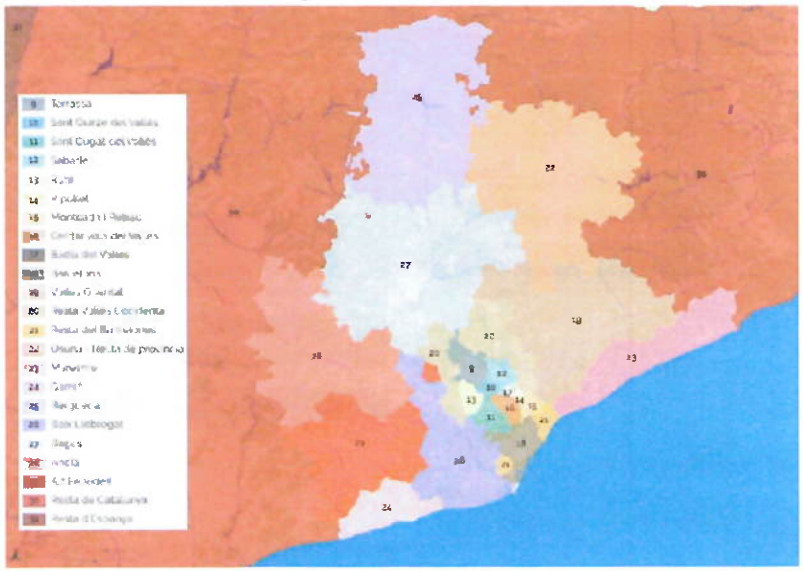
Cadascuna d'aquestes zones ha estat delimitada en funció de les seves característiques urbanístiques i funcionals, establint una classificació que permet identificar àmbits residencials, amb predomini d'habitatge i equipaments associats; àrees d'usos mixtos, que combinen activitats educatives, recreatives i espais naturals; així com zones d'activitat econòmica i industrial, clau en l'estructura productiva de la ciutat.

Aquest enfocament permet identificar els principals espais atractors de mobilitat i analitzar les seves interaccions amb la resta del municipi, tot facilitant una anàlisi detallada dels fluxos de desplaçament entre els diferents àmbits territorials.

Zonificació Externa

La zonificació externa s'ha segmentat en **quatre nivells** d'abast, d'acord amb l'àmbit geogràfic corresponent. Aquesta classificació permet analitzar els patrons de mobilitat en funció de la distància i de la relació entre Barberà del Vallès i el seu entorn, tot facilitant el disseny d'estratègies de mobilitat adaptades a cada escala territorial.

Figura 3.18. Zonificacio externa



Font: Elaboracio propia

Municipis del entorn

Inclou els municipis que connecten o limiten directament amb Barberà del Vallès, fet que permet conèixer les relacions de mobilitat més properes, el volum de desplaçaments i les dinàmiques d'intercanvi existents entre aquestes localitats.

Es consideren els municipis següents:

9. Terrassa
10. Sant Quirze del Vallès
11. Sant Cugat del Vallès
12. Sabadell
13. Rubí
14. Ripollet
15. Montcada i Reixac
16. Cerdanyola del Vallès
17. Badia del Vallès

Barcelona

Atesa la proximitat geogràfica entre Barberà del Vallès i la ciutat de Barcelona, així com la rellevància d'aquesta com a node metropolità de primer ordre, s'incorpora una anàlisi especifica dels desplaçaments entre ambdós municipis. Aquest nivell analitza tant els viatges amb origen a Barberà del Vallès i destinació Barcelona com aquells que es generen a Barcelona i tenen com a destinació Barberà del Vallès.

18. Barcelona

L'objectiu és comprendre la intensitat, la direccionalitat i els motius d'aquests fluxos, així com la seva distribució horària, tot identificant possibles patrons de mobilitat quotidiana vinculats a l'ocupació, l'educació, l'oci o l'accés als serveis.

Resta de comarques

Aquest nivell abasta, d'una banda, els municipis del Vallès Occidental que no formen part de l'entorn immediat de Barberà del Vallès i, de l'altra, el conjunt de comarques que integren la província de Barcelona. El seu objectiu és analitzar els desplaçaments de caràcter regional i intercomarcal, avaluant tant el seu volum com la seva incidència en la mobilitat quotidiana del municipi.

Aquesta zonificació permet identificar patrons de connexió funcional d'abast més ampli, que transcendeixen els límits municipals.

Les comarques incloses en aquest nivell són:

19. Vallès Oriental
20. Resta Vallès Occidental
21. Resta del Barcelonès
22. Osona-resta de provincia
23. Maresme
24. Garraf
25. Berguedà
26. Baix Llobregat
27. Bages
28. Anoia
29. Alt Penedès

Resta de Catalunya

L'últim nivell considera els desplaçaments amb origen o destinació a la resta de Catalunya, agrupant la resta de províncies: Lleida, Tarragona i Girona.

30. Resta de Catalunya

Aquesta segmentació proporciona un marc estructurat per a l'anàlisi de les dinàmiques de mobilitat, permetent diferenciar els patrons de desplaçament en funció de l'àmbit geogràfic i dissenyar solucions adaptades a cada escala territorial.

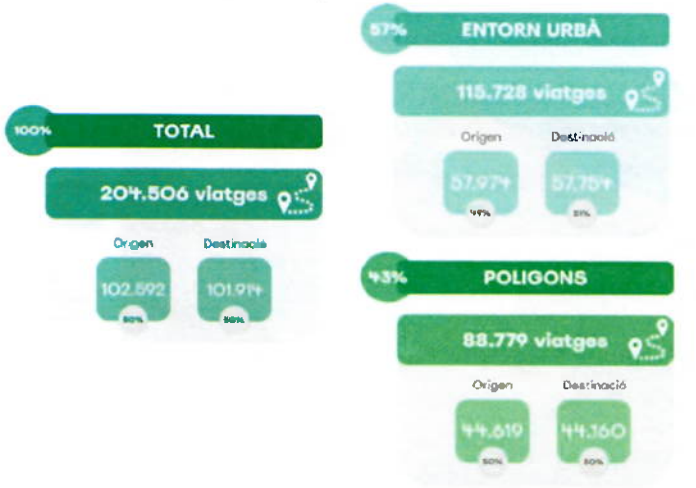
3.2.2 Visió global de la mobilitat

Abans de procedir a la caracterització de la mobilitat segons la zonificació interna i externa, es presenten a continuació les dades globals de desplaçaments registrats al municipi. A partir de l'explotació inicial de les dades de telefonia mòbil, s'ha constatat que aproximadament la meitat de la mobilitat generada i atreta a Barberà del Vallès té com a origen o destinació els principals polígons d'activitat econòmica del municipi: Santiga, Can Salvatella i Santa Maria.

Aquesta elevada especialització funcional fa necessari diferenciar, en les fases d'anàlisi i diagnosi, **els patrons de mobilitat associats al teixit urbà residencial i terciari d'aquells propis de les àrees industrials.** Per aquest motiu, la informació i els resultats derivats de l'anàlisi de les dades es tractaran de manera independent per a ambdós àmbits —nucli urbà i polígons industrials— amb l'objectiu d'obtenir una caracterització més precisa dels fluxos, **identificar problemàtiques específiques i definir mesures ajustades a les necessitats reals de cada entorn.**

En total, es comptabilitzen **204.506 desplaçaments** amb origen o destinació a Barberà del Vallès en un dia feiner de l'any 2025. D'aquests desplaçaments, un **57% és generat i atret per l'entorn urbà de Barberà del Vallès**, mentre que el **43% restant està vinculat als polígons** d'activitat econòmica del municipi.

Figura 3.19. Distribució del viatges

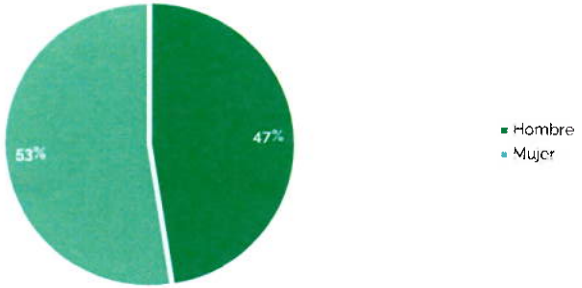


Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a la distribució segons la naturalesa dels viatges, aquesta resulta plenament equilibrada, amb un **50% de desplaçaments amb origen i destinació dins del municipi**, un patró que es reprodueix tant en el cas de la mobilitat urbana com en el dels polígons d'activitat econòmica.

Atenent a la distribució dels desplaçaments per sexe, **el 52% dels viatges són realitzats per dones i el 48% per homes**, fet que reflecteix una participació pràcticament equilibrada entre ambdós col·lectius.

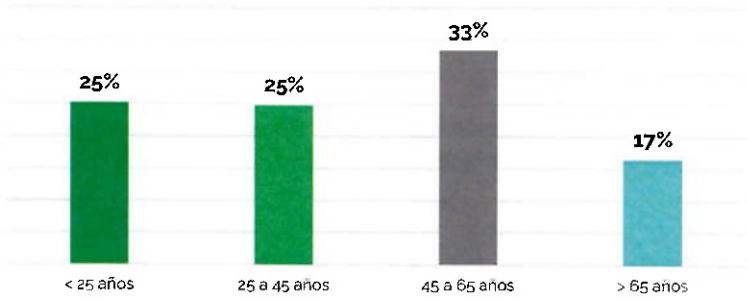
Figura 3.20. Total de viatges. Distribució dels viatges per sexe.



Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a la distribució per edats, el grup més actiu és el de persones d'entre 45 i 65 anys, que concentra el 33% dels desplaçaments. A continuació se situen els col·lectius de menors de 25 anys i el de persones entre 25 i 45 anys, ambdós amb un 25% dels viatges. Finalment, el grup de majors de 65 anys acumula únicament el 17% dels desplaçaments, essent el segment amb menor representació en la mobilitat quotidiana.

Figura 3.21. Distribució dels viatges per edat



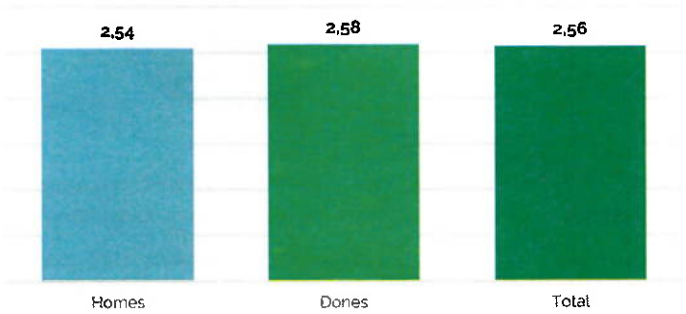
Font: Elaboració pròpia

Índex de mobilitat

L'índex de mobilitat es calcula dividint el nombre total de desplaçaments realitzats en un àmbit determinat durant un dia entre la població resident, i s'expressa en viatges per habitant i dia. En el marc d'un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), aquest indicador permet conèixer la intensitat de la mobilitat i els hàbits de desplaçament de la ciutadania.

Barberà del Vallès presenta un índex de mobilitat general de **2,56 viatges per resident.**

Figura 3.22. Índex de mobilitat per sexe



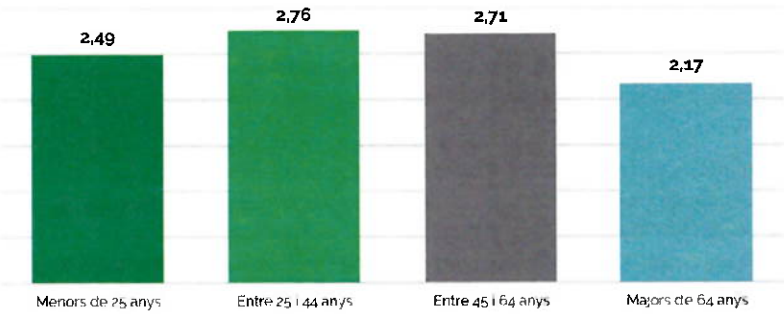
Font: Elaboració pròpia

L'índex de mobilitat per edats, en coherència amb els volums de desplaçaments observats, mostra que, a diferència del que succeeix amb els volums totals de viatges, el grup d'edat comprès entre els **25 i els 45 anys** és el que presenta una major freqüència de desplaçaments, amb una mitjana de **2,76 viatges diaris per persona.**

A continuació se situen les persones d'entre **45 i 65 anys,** amb un índex de **2,71 desplaçaments diaris**, i el col·lectiu de **menors de 25 anys**, amb **2,49 desplaçaments per persona i dia.**

Finalment, el grup de persones **majors de 65 anys** presenta l'índex de mobilitat més baix, amb **2,17 desplaçaments per persona**, probablement condicionat per factors associats a l'edat, com la jubilació o una menor necessitat de mobilitat quotidiana.

Figura 3.23. Índex de mobilitat per edat.



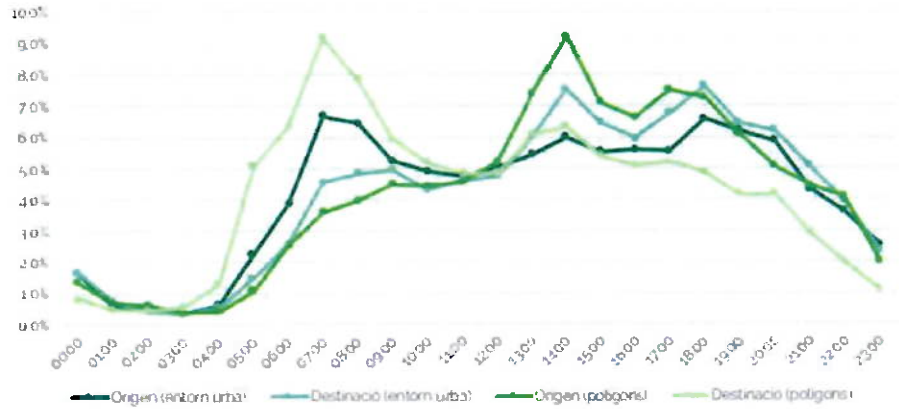
Font: Elaboració pròpia

Distribució horària

Ateses les característiques del municipi de Barberà del Vallès, amb una important superfície i una dinàmica fortament vinculada al sector productiu a través dels seus polígons industrials, s'ha dut a terme una anàlisi específica per valorar la possible incidència d'aquests àmbits sobre els patrons horaris de mobilitat.

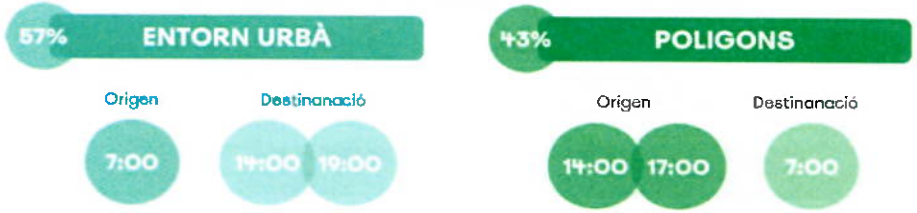
En aquest sentit, s'han identificat aquelles zones directament relacionades amb les activitats econòmiques (corresponents a les zones 3 i 6 de la zonificació) amb l'objectiu d'analitzar-ne el comportament diferencial en termes de generació i atracció de desplaçaments al llarg del dia.

Figura 3.24. Distribució horària dels viatges diferenciant entre entorn urbà y polígons



Font: Elaboració pròpia

Figura 3.25. Hora punta dels desplaçaments en l'entorn urbà i en els polígons



Font: Elaboració pròpia

Distribució espacial dels viatges

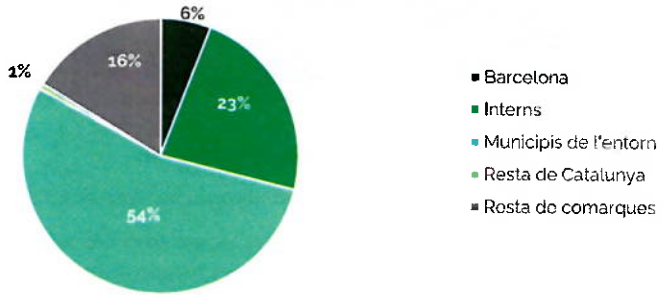
Dels **143.826 desplaçaments** amb origen o destinació **a Barberà del Vallès**, en classificar-los segons la zonificació prèviament definida, s'identifiquen les principals relacions territorials en termes de mobilitat.

La major proporció de viatges correspon als desplaçaments cap als municipis de **l'entorn immediat**, que concentren el **54% del total**, fet que posa de manifest una forta connexió funcional de Barberà del Vallès amb el seu àmbit més proper. En segon lloc, destaquen els **viatges interns**, amb un **23%**, és a dir, desplaçaments que es produeixen dins del mateix terme municipal, la qual cosa reflecteix un volum rellevant de mobilitat local.

En una proporció inferior se situen els desplaçaments amb destinació a la **resta de comarques** de la província de **Barcelona**, que representen el **16%** del total, seguits pels viatges amb destinació a Barcelona, amb un **6%**, una xifra significativa que confirma la influència de la capital com a pol d'atracció d'ocupació, serveis i activitats educatives.

Finalment, els desplaçaments amb destinació a la **resta de Catalunya** representen només l'1% del total, fet que evidencia el caràcter principalment metropolità de la mobilitat quotidiana del municipi.

Figura 3.26. Distribució espacial dels viatges.



Font: Elaboració pròpia

A continuació, es durà a terme una anàlisi detallada de cadascun d'aquests grups de desplaçaments, amb l'objectiu d'identificar les zones del terme municipal que presenten una major interacció, tant a escala interna com en relació amb la resta d'àmbits territorials definits.

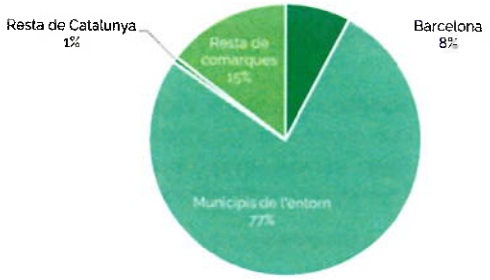
3.2.3 Mobilitat generada

La mobilitat generada a Barberà del Vallès, entesa com el conjunt de desplaçaments amb origen al municipi, presenta un **marcat caràcter metropolità**, condicionat per l'estructura funcional del territori i pel pes específic dels polígons d'activitat econòmica. En coherència amb els apartats anteriors, l'anàlisi es duu a terme diferenciant entre **el nucli urbà i els polígons**, atès que ambdós àmbits presenten patrons territorials clarament diferenciats.

Des d'una **lectura per grans àmbits territorials**, els desplaçaments generats a **l'entorn urbà** es concentren majoritàriament als **municipis de l'entorn immediat**, que absorbeixen el **77% dels viatges**, fet que posa de manifest que la mobilitat d'origen residencial i terciari s'articula fonamentalment a través de relacions de proximitat dins del Vallès Occidental.

Els desplaçaments amb destinació **Barcelona** representen un **8%**, mentre que els dirigits a la **resta de comarques** suposen un **15%**. Els viatges cap a la **resta de Catalunya** tenen un pes residual (1%), fet que confirma l'abast essencialment metropolità d'aquesta mobilitat.

Figura 3.27. Distribució dels viatges generats en l'entorn urbà

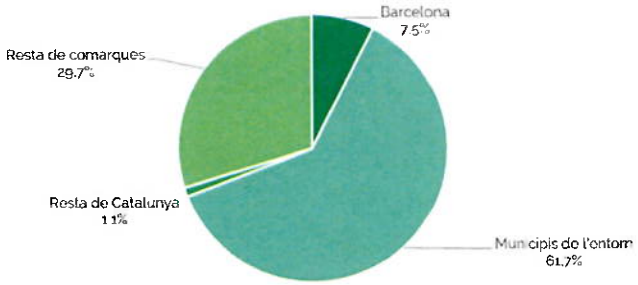


Font: Elaboració pròpia

En el cas de la mobilitat generada des dels **polígons d'activitat econòmica**, tot i que els **municipis de l'entorn immediat** continuen essent el principal destí (61,7%), s'observa una **major dispersió territorial**, amb un increment significatiu dels desplaçaments cap a la **resta de comarques**, que arriben al **29,7%**. Els viatges amb destinació **Barcelona** representen un **7,5%**, mentre que els desplaçaments fora de l'àmbit metropolità mantenen un pes molt reduït **(1,1%)**.

Aquest patró és coherent amb la mobilitat laboral associada a les activitats productives, que presenten àrees de captació més àmplies que les del teixit urbà residencial.

Figura 3.28. Distribució dels viatges generats pels polígons



Font: Elaboració pròpia

L'anàlisi per **municipis concrets** reforça aquesta lectura. En ambdós àmbits, **Sabadell es consolida com el principal destí de la mobilitat generada**, concentrant al voltant del **44% dels desplaçaments**, fet que evidencia una forta relació funcional entre ambdós municipis. A continuació, destaquen **Cerdanyola del Vallès, Badia del Vallès i Ripollet**, especialment rellevants tant per a la mobilitat urbana com per a la associada als polígons, mentre que altres municipis de l'entorn metropolità adquireixen un major pes en el cas de la mobilitat productiva.

Figura 3.29. Distribució dels viatges generats en l'entorn urbà

Font: Elaboració pròpia

Des del punt de vista de la **zonificació interna**, la mobilitat generada des de l'entorn urbà es distribueix de manera relativament equilibrada entre els diferents barris, amb una major aportació d'aquelles zones amb més densitat residencial i activitat urbana, com **Can Gorgs II, Eixample – Can Llobet – Parc Central i Parc d'Europa.** En tots els casos, l'estructura de destinacions és similar, dominada per Sabadell i pels municipis limítrofs.

Per la seva banda, la mobilitat generada des **dels polígons** es concentra de manera molt significativa en els principals àmbits productius del municipi, destacant el **polígon de Santa Maria**, que aglutina aproximadament la meitat dels desplaçaments generats des de les àrees industrials. Aquests àmbits presenten patrons de generació homogenis i clarament orientats a relacions supramunicipals.

Figura 3.30. Distribució dels viatges generats pels polígons

Font: Elaboració pròpia

En conjunt, la mobilitat generada a Barberà del Vallès posa de manifest la coexistència d'un **patró urbà de proximitat**, fortament vinculat a l'entorn immediat, i d'un **patró productiu d'abast territorial més ampli**, associat als polígons d'activitat econòmica. Aquesta diferenciació resulta determinant tant per a la diagnosi posterior com per a la definició d'estratègies específiques en matèria de mobilitat urbana i d'accessibilitat a les àrees productives.

3.2.4 Mobilitat atreta

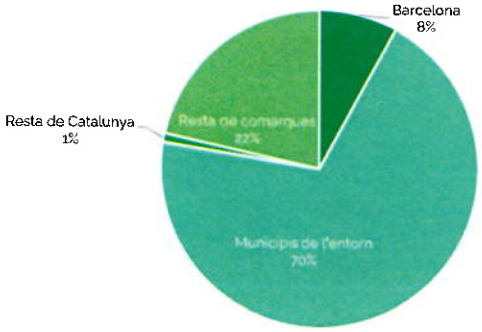
La mobilitat atreta per Barberà del Vallès, entesa com el conjunt de desplaçaments amb **destinació final al municipi**, presenta un patró clarament condicionat pel pes dels **polígons d'activitat econòmica**, que actuen com a principal focus d'atracció supramunicipal. En coherència amb l'anàlisi

de la mobilitat generada, l'estudi diferencia entre la mobilitat atreta a l'entorn urbà i la **mobilitat atreta als polígons**, atès que ambdós àmbits mostren comportaments territorials diferenciats.

Des d'una **lectura per grans àmbits territorials**, la mobilitat atreta a **l'entorn urbà** procedeix majoritàriament dels **municipis de l'entorn immediat**, que concentren aproximadament el **70% dels desplaçaments**, fet que evidencia que el teixit urbà de Barberà atrau principalment mobilitat de proximitat, vinculada a relacions residencials, comercials, educatives i de serveis.

Els desplaçaments amb origen a **Barcelona** representen al voltant del **8%**, mentre que els procedents de la **resta de comarques** suposen aproximadament el 22%. Els viatges amb origen a la **resta de Catalunya** presenten un pes molt reduït (1%), fet que confirma que l'atracció de l'entorn urbà s'inscriu gairebé exclusivament en l'àmbit metropolità.

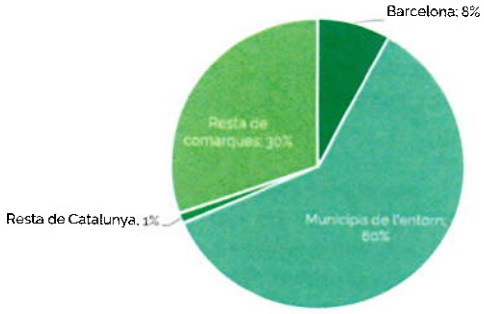
Figura 3.31. Distribució dels viatges atrets pels entorns urbans



Font: Elaboració pròpia

En el cas de la **mobilitat atreta als polígons d'activitat econòmica**, la distribució territorial manté el predomini dels **municipis de l'entorn immediat** (al voltant del **60%**), però s'observa, igual que en la mobilitat generada, una **major amplitud territorial** dels orígens. Els desplaçaments procedents de la **resta de comarques** assoleixen valors propers al **30%**, mentre que **Barcelona** aporta entorn del **8%** dels viatges. El pes de la resta de Catalunya continua essent residual. Aquest patró és coherent amb l'atracció laboral dels polígons, que capten treballadors des d'un àmbit supramunicipal més ampli que el de l'entorn urbà.

Figura 3.32. Distribució dels viatges atrets pels polígons



Font: Elaboració pròpia

L'anàlisi per municipis concrets reforça aquesta lectura. **Sabadell es consolida com el principal origen de la mobilitat atreta**, concentrant aproximadament el **44% dels desplaçaments**, tant cap a l'entorn urbà com, de manera especialment intensa, cap als polígons. A continuació, destaquen **Cerdanyola del Vallès, Ripollet i Badia del Vallès**, amb pesos rellevants que posen de manifest una forta interdependència funcional dins del Vallès Occidental. En el cas dels polígons, adquireixen major rellevància municipis com **Terrassa i Montcada i Reixac**, fet que confirma un àmbit de captació més ampli associat a l'activitat productiva.

Figura 3.33. Distribució dels viatges atrets en l'entorn urbà

Font: Elaboració pròpia

Des del punt de vista de la **zonificació interna**, la mobilitat atreta a **l'entorn urbà** es concentra principalment en els àmbits amb major activitat i centralitat funcional, com **Eixample – Can Llobet – Parc Central i Parc d'Europa**, que actuen com a principals receptors de desplaçaments procedents de l'exterior. En tots els barris analitzats, l'estructura d'orígens és similar, dominada per Sabadell i pels municipis limítrofs, amb variacions en funció de la intensitat de l'activitat urbana de cada zona.

Per la seva banda, la mobilitat atreta als **polígons** es concentra de manera molt significativa en els principals àmbits industrials del municipi, destacant el **polígon de Santa Maria**, que aglutina una part substancial dels desplaçaments amb destinació productiva. Aquests àmbits presenten patrons d'atracció homogenis, caracteritzats per una forta dependència dels fluxos laborals diaris procedents dels municipis de l'entorn i del conjunt de la comarca.

Figura 3.34. Distribució dels viatges atrets pels polígons

Font: Elaboració pròpia

En conjunt, l'anàlisi de la mobilitat atreta confirma que Barberà del Vallès actua com un **important pol d'atracció metropolità**, especialment en relació amb el seu sistema productiu. Mentre que l'entorn urbà atrau fonamentalment mobilitat de proximitat, els polígons concentren una mobilitat laboral d'abast territorial més ampli. Aquesta diferenciació resulta clau tant per a la diagnosi posterior com per a la definició d'estratègies específiques en matèria d'accés als polígons, transport públic interurbà i gestió de la mobilitat laboral.

3.2.5 Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2025 (EMQ)

L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2025 (EMQ) constitueix una font clau per a la caracterització de la mobilitat quotidiana de la població resident a Barberà del Vallès, ja que aporta una **visió directa dels hàbits, percepcions i comportaments de les persones residents.** A diferència de l'anàlisi basada en dades de telefonia mòbil, de caràcter agregat i observacional, l'EMQ permet aprofundir en els **motius de desplaçament, el repartiment modal, l'accés als diferents mitjans de transport i la predisposició al canvi modal**, elements fonamentals per a la diagnosi i la definició de mesures del PMUS.

Metodologia i abast de l'estudi

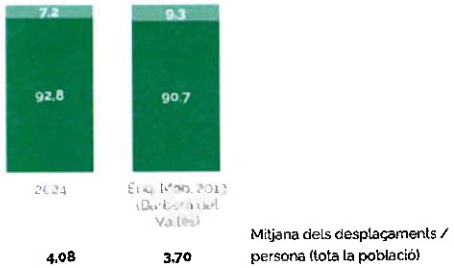
L'EMQ 2025 s'ha dut a terme sobre una **mostra de 402 persones residents a Barberà del Vallès majors de 16 anys**, seleccionades de manera aleatòria i amb quotes per sexe i trams d'edat. El treball de camp es va realitzar mitjançant **entrevistes telefòniques assistides per ordinador (CATI)** entre els dies 13 i 20 de maig de 2025, amb un **error mostral del ±4,85%** per a un nivell de confiança del 95%.

Els resultats fan referència a un **dia feiner tipus**, fet que en permet la integració directa en la diagnosi de la mobilitat quotidiana i la comparació amb altres indicadors utilitzats en el PMUS.

Intensitat i volum de la mobilitat quotidiana

Els resultats mostren que la mobilitat quotidiana a Barberà del Vallès és **elevada i intensiva.** El **93% de la població resident** va declarar haver realitzat almenys un desplaçament durant l'últim dia feiner. Considerant el conjunt de la població major de 16 anys, s'estima una mitjana de **4,08 desplaçaments per persona**, la qual cosa permet calcular un volum aproximat de **112.083 desplaçaments diaris** generats per la població resident.

Figura 3.35. Comparativa de la mitjana de desplaçaments per persona al dia



Font: Enquesta de Mobilitat Barberà del Vallès

Aquest nivell de mobilitat confirma Barberà del Vallès com un municipi amb una **activitat quotidiana intensa**, coherent amb el seu paper residencial i productiu dins del sistema metropolità del Vallès Occidental.

Tipologia territorial dels desplaçaments

Pel que fa a la distribució territorial dels desplaçaments, l'EMQ posa de manifest el **predomini de la mobilitat de proximitat i de connexió metropolitana**:

- El **52,4% dels desplaçaments** es realitzen íntegrament dins del municipi, fet que reflecteix un pes significatiu de la mobilitat interna associada a les activitats quotidianes.
- El **42,4%** correspon a **desplaçaments de connexió** amb altres municipis, amb origen o destinació a Barberà del Vallès.
- Només el **5,2%** dels desplaçaments es produeixen **entre municipis externs**, sense relació directa amb el terme municipal.

Aquests resultats reforcen el caràcter **majoritàriament local i metropolità** de la mobilitat quotidiana, en coherència amb els patrons detectats en l'anàlisi de telefonia mòbil.

Motius de desplaçament

L'estructura dels motius de desplaçament evidencia una mobilitat **diversa i complexa**, en la qual conviuen diferents tipologies d'activitats. Seguint la classificació habitual de l'EMEF, els desplaçaments s'agrupen en:

- Mobilitat ocupacional, vinculada al treball, els estudis i les gestions laborals, que constitueix un dels principals motors de la mobilitat diària.
- Mobilitat personal ineludible, que inclou les compres quotidianes, les gestions personals, l'acompanyament de persones dependents o els desplaçaments per motius de salut, i que presenta un pes molt rellevant.
- Mobilitat personal opcional, associada a l'oci, les visites, la restauració o els desplaçaments sense destinació fixa.

Aquesta distribució posa de manifest que una part molt significativa de la mobilitat quotidiana no **respon exclusivament a motius laborals**, fet que reforça la necessitat de planificar un sistema de mobilitat adaptat a múltiples perfils i necessitats al llarg del dia.

Repartiment modal i ús dels mitjans de transport

L'anàlisi del repartiment modal mostra que el **vehicle privat** manté un pes elevat, especialment en els desplaçaments de connexió i en aquells associats a la mobilitat ocupacional. L'ús del cotxe com a conductor és majoritari, amb una **ocupació mitjana d'1,35 persones per vehicle**, un valor superior al registrat a l'enquesta de 2013, però que continua reflectint un ús predominantment individual.

Els **desplaçaments a peu** tenen un paper molt rellevant, especialment en la mobilitat interna, i es consoliden com un mode fonamental per a la vida quotidiana del municipi. El **transport públic** s'utilitza principalment en els desplaçaments intermunicipals, destacant el paper del **ferrocarril (RENFE)** i del **bus interurbà**, en coherència amb l'estructura d'oferta existent i amb les relacions metropolitanes de Barberà del Vallès.

Per contra, l'ús de la **bicicleta i dels vehicles de mobilitat personal** és encara reduït. Els principals motius declarats per no utilitzar aquests modes es relacionen amb la **percepció d'inseguretat, la manca de continuïtat de la xarxa i la insuficiència o inadequació de les infraestructures**, aspectes que hauran de ser abordats en la fase propositiva del PMUS.

Accés al vehicle privat i condicions d'aparcament

L'EMQ mostra que una part significativa de la població disposa de **permís de conduir i d'accés habitual a un vehicle**, fet que constitueix un factor estructural de condicionament del repartiment modal. A més, una proporció rellevant de persones ocupades declara disposar de **plaça d'aparcament reservada i gratuïta al lloc de treball**, tant per a cotxe com per a motocicleta, la qual cosa actua com un incentiu directe a l'ús del vehicle privat en els desplaçaments laborals.

En l'àmbit residencial, l'accés a una plaça d'aparcament privada o en règim de lloguer també influeix de manera notable en els hàbits de mobilitat, especialment als barris amb major pressió d'estacionament a la via pública.

Valoració dels modes de transport

L'enquesta incorpora una valoració del grau de satisfacció amb els diferents modes de transport, que aporta informació rellevant per a la diagnosi. Els **desplaçaments a peu** i el **ferrocarril** presenten les valoracions mitjanes més elevades, fet que indica una bona percepció d'aquests modes per part de la ciutadania. El **vehicle privat** manté també valoracions positives, associades principalment a la flexibilitat i al temps de viatge.

En el cas del **transport públic en autobús**, les valoracions són més moderades, fet que apunta a marge de millora en aspectes com la freqüència, la cobertura territorial o la competitivitat temporal en relació amb el cotxe.

Predisposició al canvi modal i percepció de les polítiques de mobilitat

Un aspecte especialment rellevant de l'EMQ és la **predisposició al canvi modal**. Una part significativa de les persones usuàries del cotxe manifesta que estaria disposada a canviar de mitjà de transport si disposés **d'alternatives viables i competitives**, principalment cap al transport públic i, en menor mesura, cap als modes actius.

La ciutadania valora de manera majoritàriament positiva mesures com **l'ampliació de les zones de prioritat per a vianants**, la implantació del model **«Barberà ciutat 30»**, la **instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics** i el desplegament de serveis com el **Bicibox**. Així mateix, es constata un **grau elevat de coneixement sobre la futura implantació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE)**, així com una afectació potencial concentrada en una part concreta del parc de vehicles.

Evolució de la mobilitat quotidiana. Comparació EMQ 2013 – EMQ 2025

La comparació entre els resultats de l'**Enquesta de Mobilitat 2013 i de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2025** permet identificar les principals **tendències d'evolució de la mobilitat de la població resident** a Barberà del Vallès al llarg de l'última dècada, tenint en compte que ambdues enquestes comparteixen un enfocament metodològic similar, centrat en la mobilitat en dia feiner de la població resident.

En termes **d'intensitat de la mobilitat**, els resultats mostren una **estabilitat global en el nombre mitjà de desplaçaments diaris per persona**, que se situa al voltant dels **3,7–4,0 desplaçaments diaris**, fet que indica que Barberà del Vallès manté un **alt nivell d'activitat quotidiana**, coherent amb el seu paper residencial i productiu dins del sistema metropolità. El volum total estimat de desplaçaments diaris es manté en valors similars, lleugerament superiors l'any 2025, en línia amb l'evolució demogràfica del municipi.

Des del punt de vista de **l'estructura territorial**, s'observa una **lleugera reducció de l'autocontenció municipal** respecte de 2013. Mentre que l'any 2013 els desplaçaments interns representaven prop del **59% del total**, l'any 2025 aquest valor se situa entorn del **52%**, amb un increment paral·lel dels desplaçaments de connexió amb altres municipis. Aquesta evolució apunta cap a una **major integració funcional supramunicipal**, especialment vinculada a la mobilitat laboral i a l'especialització productiva de l'entorn.

Pel que fa als **motius de desplaçament**, la comparació posa de manifest la **continuïtat del predomini de la mobilitat personal** davant la mobilitat ocupacional. Tanmateix, l'any 2025 s'hi aprecia una **major diversificació dels motius no laborals** (compres, acompanyaments, gestions personals i oci), fet que reforça la importància de la mobilitat quotidiana no associada estrictament al treball o als estudis i subratlla la necessitat d'un sistema de mobilitat flexible i de proximitat.

L'anàlisi del **repartiment modal** mostra canvis rellevants. L'any 2013, els **modes no motoritzats** concentraven prop del **59% dels desplaçaments, el transport públic el 7,6% i el transport privat** al voltant del **33,5%.** L'any 2025, si bé els desplaçaments a peu continuen tenint un pes molt significatiu, es constata una **major presència relativa del vehicle privat**, especialment en els desplaçaments intermunicipals, així com una **estabilització de l'ús del transport públic**, amb un paper destacat del ferrocarril en els desplaçaments de connexió.

Així mateix, s'observa un **increment de l'ocupació mitjana del vehicle privat**, que passa de valors propers a **1,2 persones per vehicle l'any 2013 a 1,35 persones per vehicle l'any 2025**, fet que apunta a una lleugera millora en termes d'eficiència en l'ús del vehicle privat, tot i que encara amb un clar predomini dels desplaçaments unipersonals.

En conjunt, l'evolució 2013–2025 reflecteix una mobilitat **territorialment més oberta**, amb un major pes dels desplaçaments de connexió, una **persistència del vehicle privat** com a mode estructurant de la mobilitat laboral i una consolidació dels desplaçaments a peu en la mobilitat interna, configurant un escenari amb **reptes estructurals similars**, però en un context de major pressió supramunicipal.

Diagnosi de la demanda de mobilitat global

La caracterització de la demanda de mobilitat a Barberà del Vallès s'ha realitzat a partir de l'explotació de **dades de telefonia mòbil** i dels resultats de **l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2025 (EMQ)**, incorporant una lectura evolutiva mitjançant la comparació amb **l'EMQ 2013.** Aquesta aproximació permet definir amb rigor tant **l'estructura actual de la mobilitat quotidiana** com els **principals canvis produïts durant la darrera dècada.**

En un dia feiner tipus es registren **205.506 desplaçaments amb origen o destinació a Barberà del Vallès,** dels quals el **57% s'associa a l'entorn urbà** i el **43% als polígons d'activitat econòmica.** Aquesta distribució confirma el **pes estructural de les àrees productives** en la demanda global de mobilitat del municipi i justifica el seu tractament diferenciat en l'anàlisi, atès el seu impacte en els patrons territorials i horaris dels desplaçaments.

Des de la perspectiva de la població resident, **l'EMQ 2025** estima un volum de **112.083 desplaçaments diaris**, amb una mitjana de **3,7 desplaçaments per persona mòbil**, valors molt similars als registrats l'any 2013. Aquesta estabilitat indica que l'evolució de la demanda no s'ha produït en termes d'intensitat global, sinó en la **configuració territorial i funcional dels desplaçaments.**

En aquest sentit, s'observa una **reducció de l'autocontenció municipal.** Mentre que l'any 2013 els desplaçaments interns representaven aproximadament el **59% del total**, l'any 2025 aquest valor se situa en el **52,4%**, amb un increment paral·lel dels desplaçaments de connexió amb altres municipis. Aquesta evolució reflecteix una **major projecció supramunicipal de la mobilitat quotidiana**, coherent amb una creixent integració funcional del municipi en el seu entorn metropolità i amb la consolidació del paper dels polígons com a pols d'atracció i generació de viatges.

L'estructura territorial de la demanda manté, tanmateix, una **elevada estabilitat pel que fa als principals àmbits de relació.** Els municipis de l'entorn immediat concentren la major part dels desplaçaments intermunicipals, amb **Sabadell** com a principal node d'intercanvi, seguit de **Badia del Vallès, Cerdanyola del Vallès i Ripollet.** Barcelona manté un pes rellevant però clarament secundari, mentre que els desplaçaments fora de l'àmbit metropolità continuen sent residuals.

Des del punt de vista funcional, la demanda de mobilitat es caracteritza pel **predomini de la mobilitat personal** davant la mobilitat estrictament ocupacional, un patró ja present l'any 2013 i que es manté el 2025. Aquesta estructura es tradueix en una mobilitat distribuïda al llarg del dia, especialment en l'entorn urbà, enfront d'una mobilitat més concentrada horàriament en el cas dels polígons d'activitat econòmica, associada majoritàriament als desplaçaments laborals.

Pel que fa al **repartiment modal**, els resultats de l'EMQ mostren una **continuïtat dels patrons bàsics.** Els **desplaçaments a peu** mantenen un paper molt rellevant en la mobilitat interna, mentre que el

vehicle privat continua tenint una presència destacada en els desplaçaments de connexió i, especialment, en la mobilitat vinculada als polígons. El **transport públic** concentra el seu ús en els desplaçaments intermunicipals, amb un paper destacat del ferrocarril, sense que s'observi un canvi estructural significatiu en la seva quota global respecte de 2013.

L'evolució de la mobilitat a Barberà del Vallès es caracteritza per una **estabilitat en el volum global de desplaçaments**, sense que s'hi observin increments significatius en la intensitat de la mobilitat quotidiana. Aquest comportament s'acompanya d'una **major obertura territorial dels desplaçaments**, amb un augment del pes de les relacions intermunicipals en detriment de la mobilitat estrictament interna. Paral·lelament, es consolida el **paper estructurant dels polígons d'activitat econòmica** com a elements clau en la generació i l'atracció de desplaçaments, especialment de caràcter laboral i supramunicipal. Tot plegat es produeix en un context en què **l'estructura funcional i modal de la mobilitat manté patrons similars als observats l'any 2013**, si bé integrada en un sistema metropolità més interdependent i amb relacions territorials més intenses.

3.3. Xarxes bàsiques de mobilitat. Vianants

En aquest capítol s'analitza la xarxa principal d'itineraris a peu de la ciutat i els principals factors que influeixen en la mobilitat dels vianants.

3.3.1 Xarxa de vianants. Classificació

La xarxa d'itineraris per a vianants del municipi requereix una **organització jeràrquica que permeti distingir els corredors de caràcter estructurant d'aquells que compleixen funcions d'accés local o de connexió interna.**

D'acord amb les metodologies actuals de planificació de la mobilitat, la xarxa es classifica en **xarxa principal, xarxa secundària i xarxa veïnal**, en funció del seu paper territorial, de la intensitat d'ús prevista i de la seva contribució a l'accessibilitat dels principals generadors de mobilitat.

La xarxa principal agrupa els itineraris que garanteixen la continuïtat entre barris, centralitats, equipaments, estacions de transport i àmbits d'activitat econòmica, mentre que la xarxa secundària integra els trams que proporcionen capil·laritat i suport complementari dins de cada àmbit urbà.

Aquesta jerarquització permet avaluar la funcionalitat del sistema per a vianants i orientar les actuacions cap a aquells corredors que tenen un paper determinant en l'accessibilitat global del municipi.

Jerarquia de la xarxa de vianants

En aquesta anàlisi s'han establert tres nivells de xarxa: principal, secundària i veïnal.

Xarxa Principal

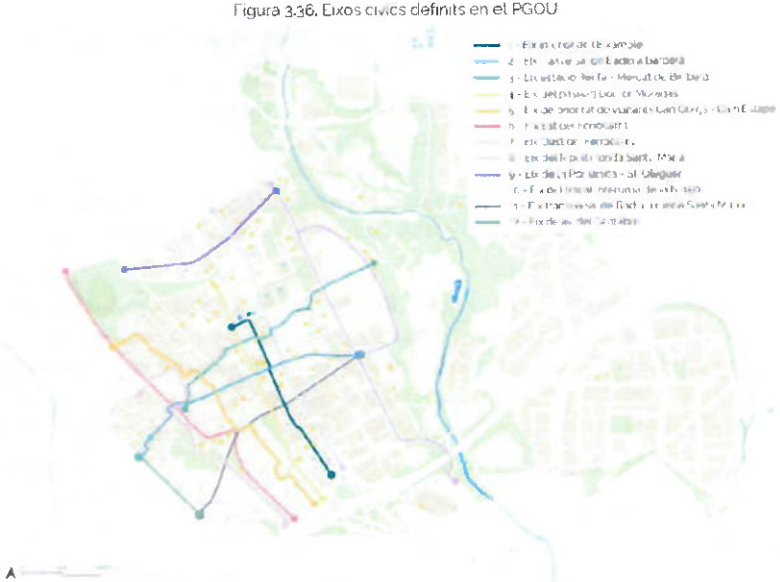
La xarxa principal dels desplaçaments a peu de Barberà del Vallès constitueix l'estructura bàsica que organitza, jerarquitza i articula la mobilitat per a vianants al municipi. La seva definició no es limita a identificar els carrers amb una major circulació de vianants, sinó que respon a una concepció estratègica que sorgeix de la visió urbanística del PGOU, especialment a través dels Eixos Cívics, del marc de mobilitat plantejat en el PMUS 2016, i de l'actualització detallada dels inventaris d'espai per a vianants realitzada durant el període 2024–2025.

Aquest conjunt de documents i dades permet entendre la xarxa no només com un sistema funcional, sinó com un **instrument de transformació urbana orientat a recuperar l'espai públic i a enfortir la cohesió territorial.**

El PGOU va introduir la noció **d'Eixos Cívics** com a corredors urbans estructurants capaços d'organitzar la mobilitat quotidiana, articular les activitats socioeconòmiques i connectar enclavaments de centralitat, equipaments i espais lliures. Es tracta **d'eixos concebuts per canalitzar els principals desplaçaments de la població a peu i, alhora, actuar com a elements d'identitat urbana, suport del comerç de proximitat i catalitzadors de la qualitat urbana.**

Els eixos definits en el planejament, molts dels quals coincideixen amb itineraris consolidats del PMUS anterior, estableixen una estructura longitudinal i transversal que vertebra la ciutat des del nucli històric cap als barris perifèrics i els àmbits d'activitat econòmica.

Figura 3.36. Eixos cívics definits en el PGOU



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del PGOU de Barberà del Vallès

La revisió de camp i l'anàlisi de dades permeten constatar que la lògica dels Eixos Cívics manté plena vigència: els corredors que concentren activitat comercial, serveis, equipaments educatius i sanitaris, així com enllaços rellevants amb el transport públic, continuen essent els itineraris naturals i més utilitzats per la ciutadania. Tanmateix, la configuració actual de la xarxa presenta discontinuïtats, limitacions de secció, pendents excessives en alguns trams i dificultats de connectivitat cap als àmbits d'activitat econòmica i cap a la franja més oriental del municipi.

Tot plegat posa de manifest la **necessitat de reinterpretar la xarxa principal des d'una perspectiva actualitzada, coherent amb els patrons de mobilitat actuals i amb l'evolució urbanística en curs.**

En aquest context, la **carretera de Barcelona (N-150)** es configura com un element de rellevància especial. Aquesta via, que forma part dels moviments viaris entre la C-58, l'AP-7 i els municipis veïns, **genera una discontinuïtat transversal que afecta tant els desplaçaments interns com la connectivitat intermunicipal.**

L'anàlisi realitzada en el marc del projecte europeu Avinguda del Vallès (2022) confirma que la N-150 presenta un dèficit significatiu en termes de permeabilitat per a vianants: la continuïtat entre barris queda interrompuda, els punts de creuament són escassos i les condicions d'accessibilitat no són homogènies. A Barberà, aquest efecte es manifesta tant en la connexió cap a Cerdanyola i Ripollet com en l'accessibilitat als polígons de Santa Maria i a les zones A, B i C.

La transformació prevista de la N-150 cap a un model d'avinguda metropolitana, ja iniciada parcialment, constitueix un **marc de referència rellevant per al nou PMUS.** Tot i que les actuacions encara no s'han executat a Barberà, la proposta de reorganització del corredor, amb una major prioritat per a la mobilitat activa i el transport públic, aporta criteris útils per orientar la definició futura dels itineraris per a vianants que interactuen amb aquesta via. La xarxa principal ha d'incorporar, per tant, l'expectativa d'una major permeabilitat transversal i preveure connexions que permetin resoldre la fragmentació actual.

La **integració dels polígons d'activitat econòmica** dins de la xarxa principal per a vianants constitueix igualment un aspecte estratègic. Els àmbits de Santa Maria i les zones A, B i C, sotmesos a processos de transformació i diversificació d'usos, requereixen connexions directes, contínues i segures amb la trama urbana consolidada. La **diagnosi confirma que l'accessibilitat per a vianants actual és insuficient,** a causa de la discontinuïtat de les voreres, la presència de pendents rellevants i la manca d'itineraris llegibles, factors que es veuen agreujats per la funció viària de la N-150 i per la configuració interna dels mateixos polígons. La xarxa principal ha de resoldre aquestes mancances, establint **corredors que vinculin els àmbits productius amb els barris i els equipaments del municipi.**

La xarxa principal per als desplaçaments a peu es defineix com **una estructura jerarquitzada que combina els Eixos Cívics del PGOU, els itineraris consolidats en el PMUS anterior i els nous corredors necessaris per garantir la connectivitat cap als polígons i per travessar les barreres existents.** La filosofia que sustenta aquesta xarxa es fonamenta en la **continuïtat, l'accessibilitat universal i la funcionalitat urbana:** continuïtat per garantir recorreguts ininterromputs, accessibilitat per assegurar condicions adequades per a tots els perfils d'usuari, i funcionalitat per connectar els principals generadors de mobilitat del municipi.

En el present epígraf es descriuran les dades obtingudes de l'anàlisi efectiva d'aquesta xarxa de vianants principal i, de manera més general, de la secundària, fet que permetrà diagnosticar les característiques actuals de la xarxa i identificar les mesures que actuaran sobre la xarxa definida.

Figura 3.37. Eixos cívics i jerarquització de la xarxa per als vianants

Font: Elaboració pròpia

Xarxa secundaria

En paral·lel a la xarxa principal, Barberà del Vallès disposa d'una **xarxa secundària d'itineraris de vianants que garanteix la capil·laritat del sistema i permet que els desplaçaments a peu s'iniciïn i finalitzin en qualsevol punt del municipi.** Aquesta xarxa està formada per carrers locals, passatges interiors i trams de menor jerarquia que connecten les àrees residencials amb els equipaments de proximitat, el comerç local i els nodes de transport, i actua com a suport del funcionament intern de cada barri.

L'organització d'aquesta xarxa secundària respon als mateixos criteris generals definits per a la xarxa principal —continuïtat, accessibilitat universal i funcionalitat urbana—, però aplicats a una escala més reduïda. La continuïtat es materialitza en la necessitat de garantir enllaços fluids entre els barris i els seus eixos principals; l'accessibilitat requereix resoldre les condicions topogràfiques o de secció que dificulten els recorreguts d'ús quotidià; i la funcionalitat urbana s'expressa en la capacitat d'oferir un accés directe als destins de proximitat.

A **l'Eixample–Can Llobet, al Barri Antic i al Parc d'Europa**, la xarxa secundària s'integra en un teixit urbà compacte i ben connectat, on els carrers de menor jerarquia exerceixen un paper essencial en la **distribució interna dels fluxos de vianants i en la connexió cap als eixos cívics principals**, com ara el carrer de Nemesi Valls, el passeig del Dr. Moragas o la via de Sant Oleguer. En aquests barris, la proximitat entre usos i l'estructura en malla permeten que els itineraris secundaris complementin de manera eficaç la xarxa principal i afavoreixin desplaçaments curts, segurs i continus.

En àrees residencials amb una major complexitat morfològica, com **Can Serra, la Romànica o el Parc Central**, la xarxa secundària adquireix un **rol més determinant** a causa de la presència de pendents, canvis de cota i trames viàries menys regulars. En aquests àmbits, els passatges, les rampes, els carrers pacificats i els petits trams de plataforma única actuen com a elements clau per garantir la connectivitat entre els habitatges, els equipaments educatius i esportius i els corredors principals. La continuïtat i l'accessibilitat hi resulten especialment rellevants, atès que **alguns itineraris representen les úniques alternatives directes entre zones residencials.**

Als barris situats a l'entorn sud-oest, **Can Gorgs i Can Gorgs II**, la xarxa secundària es veu **condicionada per la presència de grans infraestructures** (AP-7/B-30 i la línia ferroviària Barcelona–Manresa), que **fragmenten el territori i limiten la permeabilitat per als vianants.** En aquests àmbits, aquesta xarxa de menor jerarquia exerceix una funció estructural en l'aproximació cap a la xarxa principal i en la connexió amb els municipis adjacents. La **millora de la continuïtat en aquests barris** constitueix un aspecte rellevant per a la cohesió territorial del municipi.

Finalment, a l'extrem oriental, l'accessibilitat per als vianants cap al **polígon Santa Maria** depèn gairebé en la seva totalitat d'itineraris de caràcter secundari que presenten discontinuïtats, seccions variables o absència d'infraestructura específica. Tot i que aquest àmbit no és residencial, la seva transformació prevista cap a usos mixtos i comercials fa imprescindible **reforçar la seva estructura interna per a la mobilitat a peu i la seva relació amb els barris més propers**, com Estació–Ca n'Esteper, Parc Central i Can Serra, així com amb els itineraris principals que creuen o intercepten la N-150. En aquest sector, la xarxa secundària esdevé l'element clau per garantir un accés efectiu i segur al teixit productiu en un context de transformació urbanística.

Xarxa veïnal

La xarxa de vies veïnals **agrupa els recorreguts de vianants més locals del municipi i garanteix l'accessibilitat directa dins de cada barri.** En els àmbits de trama compacta, com el **Barri Antic, l'Eixample–Can Llobet i el Parc d'Europa**, aquestes vies ofereixen una elevada permeabilitat i connecten de manera immediata amb els eixos principals. En barris com **Can Serra, la Romànica o el Parc Central**, la seva funció és assegurar la continuïtat en zones amb pendents o trames irregulars, tot facilitant l'accés als equipaments i als espais d'ús quotidià. A **Can Gorgs i Can Gorgs II**, condicionats per la presència d'infraestructures, aquestes vies permeten mantenir la connectivitat interna.

Tot i que el **polígon Santa Maria** no disposa d'una xarxa veïnal residencial, els barris propers utilitzen les seves vies locals com a accessos cap als corredors de connexió. En conjunt, la xarxa de vies veïnals completa l'estructura de vianants del municipi i actua com a suport directe de la xarxa secundària i principal.

Taula 3-9. Característiques de la xarxa per als vianants

Característiques de la xarxa per als vianants		
Categoria	Longitud total (m)	% m
Principal	18.981	20%
Secundària	24.508	25%
Veïnal	53.317	55%
TOTAL	96.806	100%

Font: Elaboració pròpia

Figura 3.38. Jerarquia de la xarxa per als vianants

Font: Elaboració pròpia

Tipologia de vies

La xarxa principal per als desplaçaments a peu es fonamenta en un conjunt de vies la tipologia de les quals condiciona directament la funcionalitat, la continuïtat i l'accessibilitat dels itineraris. Aquesta xarxa s'articula sobre els corredors definits en el PMUS anterior i sobre els Eixos Cívics establerts en el PGOU, que configuren els eixos urbans amb una major rellevància per a l'ús per part dels vianants. La classificació de les vies s'ha dut a terme d'acord amb els criteris establerts en el PPT, distingint entre la regulació i la tipologia constructiva.

Taula 3-10. Tipologies de carrers existents a la xarxa principal de vianants

Tipologies de trams de la xarxa per als vianants		
Tipologies	Longitud total (m)	% m
Exclusiva per als vianants	987	5%
Prioritat per als vianants	446	2%
Vies amb trànsit calmat	14.216	75%
Convencional	3.332	18%
TOTAL	18.981	100%

Font: Elaboració pròpia

Figura 3.39. Tipologia de la xarxa per als vianants

Font: Elaboració pròpia

Via exclusiva per a vianants

Les vies d'ús exclusiu per a vianants són **espais urbans destinats íntegrament al trànsit de vianants, en els quals es restringeix completament la circulació de vehicles motoritzats**, excepte en casos justificats com els serveis d'emergència, manteniment o càrrega i descàrrega en franges horàries específiques. Aquestes vies es caracteritzen per una pavimentació uniforme, sense voreades, i solen estar dotades de mobiliari urbà.

Figura 3.40. Via exclusiva per a vianants (Esquerra: av. de la Generalitat, dreta: c. de la Verge de l'Assumpció

Fuente: Elaboración propia i Google Maps

Apareixen de manera puntual dins de la xarxa principal, **localitzats principalment en espais centrals i en accessos directes als equipaments**. Aquests trams, resolts habitualment en plataforma única, actuen com a peces d'enllaç entre els Eixos Cívics i afavoreixen la permeabilitat dins del centre urbà, si bé la seva presència és limitada en extensió i no constitueixen corredors estructurants per si mateixos.

Figura 3.41. Vies exclusives per a vianants

Font: Elaboració pròpia

Via amb prioritat per a vianants

Les vies amb prioritat per als vianants permeten la **convivència entre diferents modes de transport**, però estableixen una clara preferència normativa i funcional a favor del trànsit de vianants i de la mobilitat tova. En aquest tipus d'espais, **els vehicles poden circular de manera restringida**, amb una **velocitat màxima no superior als 20 km/h**. El disseny urbà d'aquestes vies sol incorporar **plataforma única, elements de pacificació del trànsit, pavimentació homogènia i senyalització específica.**

Aquestes vies es concentren a l'àmbit central del municipi, especialment en determinats trams vinculats als Eixos Cívics del PGOU. Es tracta de carrers que presenten una configuració favorable al desplaçament a peu i que exerceixen un paper rellevant en la continuïtat de la xarxa, com ara els trams centrals del carrer Nemesi Valls, el carrer del Consell de Cent o alguns segments transversals del nucli urbà. El seu disseny, amb seccions reduïdes o en plataforma única, estableix condicions adequades per als moviments de vianants de caràcter quotidià.

Figura 3.42. Vies amb prioritat per als vianants

Font: Elaboració pròpia

Vies amb amb trànsit calmat

Equivalents a **l'antiga categoria de "Zona 30"**, la denominació de la qual ha quedat superada pels límits genèrics de velocitat urbana. Aquestes zones poden incloure **elements com senyalització vertical i horitzontal, passos de vianants sobreelevats, estrenyiments de calçada o bandes reductores de velocitat.** Aquests trams, presents en diversos eixos longitudinals i transversals, configuren els enllaços principals entre centralitats i permeten mantenir velocitats compatibles amb la mobilitat a peu.

S'hi inclouen vies com l'Avinguda de la Generalitat, el carrer Nemesi Valls, el Passeig del Doctor Moragas, la Via Sant Oleguer o les connexions cap a l'entorn del Molí d'en Gall. La seva continuïtat constitueix un element fonamental per garantir la coherència de la xarxa principal.

Figura 3.43. Vies amb trànsit calmat

Font: Elaboració pròpia

Via convencional

Les vies convencionals corresponen a la tipologia urbana més estesa en ciutats d'estructura tradicional. Es caracteritzen per una **clara separació entre calçada i vorera mitjançant vorada, i estan dissenyades prioritàriament per garantir la fluïdesa del trànsit motoritzat.** En general, no inclouen mesures específiques de reducció de velocitat ni un disseny orientat a la prioritat per als vianants, excepte quan s'han introduït actuacions puntuals de millora. La velocitat permesa sol ser superior a 30 km/h.

Camí Verd (exclusives per a vianants)

Les vies exclusives per a vianants que constitueixen camins verds **són itineraris urbans o periurbans** destinats íntegrament al **trànsit a peu i a la mobilitat sostenible, envoltats d'espais naturals o zones verdes.** Aquestes vies afavoreixen la connexió ecològica i recreativa dins de la ciutat, combinant pavimentació adequada per a vianants amb vegetació, mobiliari urbà i elements de senyalització que milloren la seguretat i l'accessibilitat, promovent desplaçaments saludables i respectuosos amb el medi ambient.

Taula 3-11. Tipologies de carrers existents de vianants de la xarxa total

Tipologies de trams de la xarxa per als vianants		
Tipologies	Longitud total (m)	% m

Exclusiva per als vianants	3.869	4%
Prioritat per als vianants	5.481	6%
Prioritat per als vianants (Via verda)	5.620	6%
Resta tipologies	81.835	85%
TOTAL	96.806	

Font: Elaboració pròpia

Figura 3.44. Tipologia de carrers de vianants existents a la xarxa de vianants

Font: Elaboració pròpia

3.3.2 Continuïtat i connectivitat de la xarxa de vianants

Barberà del Vallès és un municipi on la trama urbana enllaça amb Badia del Vallès i Sabadell de manera contínua i té potencial de connexió a peu amb altres municipis del seu entorn, com pot ser Cerdanyola del Vallès. Aquesta disposició morfològica facilita, en general, els desplaçaments a peu mitjançant itineraris accessibles i segurs.

A continuació es presenta un plànol on es detallen els punts d'accés i sortida del municipi des de la perspectiva dels vianants:

Figura 3.45. Connectivitat de la xarxa per als vianants entre Barberà del Vallès i els municipis del seu entorn

Fuente: Elaboració propia

Les connexions amb els municipis veïns que segueixen el continu urbà metropolità són les següents:

- **Connexió amb Badia del Vallès.** Existeix una clara continuïtat en termes d'accessibilitat de vianants des del barri Can Gorgs II cap al centre de Badia del Vallès, sobretot a través de l'avinguda del Cantàbric (Badia del Vallès)-c. Tibidabo (Barberà del Vallès). Existeixen altres connexions, no tan principals com: carrer Menorca-carrer de la Cerdanya o avinguda Costa Brava-carrer de l'Urgell.
- **Connexió amb Sabadell.** Es dona una clara continuïtat urbana entre el barri de la Romànica i Sabadell, especialment pel que fa a l'accessibilitat, gracies a la continuïtat de les voreres ambdós municipis. Les principals vies de connexió són la carretera de Barcelona i la ronda de Santa Maria. Tanmateix, aquesta continuïtat es veu condicionada al barri del Parc Central per la tipologia urbanística i la presència de zones verdes, fet que comporta una menor relació funcional entre ambdós municipis.

3.3.3 Configuració de la xarxa principal de vianants

En aquest apartat s'aprofundirà en el detall dels itineraris per a vianants: amplada de les voreres, disseny de les interseccions, situació dels passos de vianants i guals.

Amplada total de les voreres

L'amplada de les voreres és un factor clau per garantir la qualitat, la seguretat i l'accessibilitat dels desplaçaments a peu. A Barberà del Vallès, la mobilitat per als vianants juga un paper rellevant, atesa la configuració compacta del municipi i la proximitat entre els principals punts d'interès.

Figura 3.46. Amplades totals de les voreres

. Font: Elaboració pròpia

A la taula següent es mostra la classificació dels rangs d'amplades totals de vorera.

Taula 3-12. Amplades totals de les voreres a la xarxa principal de vianants

Amplada total de les voreres a la xarxa principal de vianants		
Amplada total	**Longitud total (m)**	**% m**
< 1 metre	568	3%
Entre 1 i 2 metres	3.350	16%
Entre 2 i 3 metres	5.805	28%
> 3 metres	11.147	53%
TOTAL voreres analitzats	20.870	

Font: Elaboració pròpia

S'hi identifica una preponderància de voreres de més de tres metres d'amplada, que sumen fins a 11.147 metres, és a dir, el tipus de vorera més comú, que representa el 53% del total. També és notable la presència de voreres de entre dos i tres metres, que sumen un total de 5.805 metres de longitud, és a dir, un 28% del total de voreres.

Amplada útil de les voreres

Segons el **Codi d'accessibilitat de Catalunya** (Decret 209/2023), perquè un itinerari sigui considerat accessible, les voreres han de disposar d'una amplada mínima de **2,40 metres lliures d'obstacles**. Aquest valor permet garantir el pas còmode i segur de dues persones caminant en paral·lel (per exemple, una persona amb mobilitat reduïda o amb cotxet infantil), així com la implantació d'elements com el mobiliari urbà, l'arbrat, la senyalització o els punts de recollida de residus.

Aquest requisit autonòmic és més exigent que el que estableix la normativa estatal, concretament el Document bàsic de seguretat d'utilització i accessibilitat (DB-SUA) del Codi tècnic de l'edificació, que fixa una amplada mínima de 1,80 metres.

L'inventari d'accessibilitat viària realitzat en el marc d'aquest PMUS ha posat de manifest les dades següents:

Taula 3-13. Amplades útils de les voreres a la xarxa principal de vianants

Amplada útil de les voreres a la xarxa principal de vianants		
Amplada útil	**Longitud total (m)**	**%**
< 0,9 metres	1.785	9%
Enter 0,9 i 1,8 metres	3.764	18%
Enter 1,8 i 2,5 metres	2.732	13%
> 2,5 metres	12.589	60%
TOTAL voreres analitzats	20.870	

Font: Elaboració pròpia

Gràcies a aquestes dades, juntament amb les observacions de camp, es poden extreure les conclusions següents:

- La majoria d'eixos viaris del municipi (60%) tenen voreres amb amplades superiors a 2,5 metres. La qual cosa ens indica que la major part de la xarxa de vianants principal del municipi està formada per voreres accessibles que compleixen la normativa vigent. No obstant això, per a garantir una accessibilitat real i contínua és necessari considerar també la presència d'arbrat, il·luminació, senyalització i altres elements de mobiliari urbà que, segons la seva ubicació, poden reduir l'espai útil de pas o generar obstacles en el recorregut.
- En el 40% de les voreres analitzades, s'hauria d'actualitzar perquè compleixin la normativa, prioritzant aquelles que es troben per sota dels 1,8 metres d'amplada útil (27%).

Figura 3.47. Amplades útil de les voreres.

Font: Elaboració pròpia

Pendents de la xarxa de vianants

Les característiques topogràfiques del municipi influeixen directament en la qualitat, l'accessibilitat i el confort dels desplaçaments a peu. Els trams amb pendents elevats poden esdevenir una barrera física per a una part significativa de la població més vulnerable, com ara persones grans, usuaris amb mobilitat reduïda, infants o persones amb limitacions funcionals, i condicionen l'elecció modal, afavorint en alguns casos l'ús del vehicle privat fins i tot per a trajectes de curta distància.

Figura 3.48. Pendents de la xarxa principal per als vianants.

Font: Elaboració pròpia

Des del punt de vista normatiu, els criteris d'accessibilitat vigents estableixen límits clars pel que fa als valors màxims de pendent admissibles en els itineraris de vianants. El **Document Tècnic de Condicions Bàsiques d'Accessibilitat i No Discriminació** fixa un pendent **màxim del 6 %** per als itineraris considerats plenament accessibles. Per la seva banda, el **Decret 344/2006**, en el marc de l'avaluació de la mobilitat generada, contempla la possibilitat d'assolir valors de **fins al 8 % en situacions específiques**, sempre que s'incorporin mesures compensatòries com ara rampes adequades, baranes, replans intermedis o altres solucions que garanteixin la seguretat i l'ús per part de tots els perfils d'usuari.

La planificació i millora dels itineraris de vianants a Barberà del Vallès ha d'ajustar-se a aquests criteris, especialment en aquells barris on la topografia introdueix canvis de cota rellevants. La consideració sistemàtica dels límits de pendent, tant en el disseny de nous recorreguts com en l'adequació dels existents, és necessària per **assegurar una mobilitat de vianants inclusiva, contínua i d'acord amb els estàndards d'accessibilitat establerts.**

Taula 3-14. Pendents de la xarxa de vianants

Pendents de la xarxa principal de vianants		
Pendents	**m**	**% m**
Pràcticament pla. Molt còmode (< 3%)	17.072	89,9%
Accessible (3% - 6%)	1.878	9,9%
No accessible i dificultosa (6% - 10%)	23	0,1%
No accessible i mol dificultosa (> 10%)	8	0%
TOTAL	20.870	

Font: Elaboració pròpia

Barberà del Vallès presenta una topografia generalment plana, especialment en l'àmbit urbà, fet que garanteix unes condicions molt favorables per a la mobilitat activa.

A la xarxa principal no s'han identificat trams amb pendents que suposin una problemàtica per a la mobilitat, atès que **pràcticament la totalitat de la xarxa es troba per sota del 6 % de pendent.**

3.3.4 Passos de vianants i guals

Els passos de vianants i els rebaixos de vorada constitueixen elements fonamentals en el disseny d'una xarxa viària orientada a la mobilitat activa. La seva funció principal és **garantir la continuïtat, la seguretat i l'accessibilitat dels desplaçaments a peu**, especialment en els punts on els itineraris de vianants intersecten amb la circulació motoritzada.

Els rebaixos adaptats permeten resoldre el desnivell existent entre la calçada i la vorera, facilitant el pas de persones amb mobilitat reduïda, cotxets infantils o carretons d'ús quotidià. La seva correcta disposició i disseny són essencials per garantir un ús sense barreres.

Una xarxa adequada de passos de vianants ha de complir uns **criteris tècnics** ben definits:

- **Ubiqüitat** la presència de passos a tots els encreuaments permet mantenir la continuïtat dels itineraris de vianants en qualsevol direcció del creuament.
- **Accessibilitat universal**: els passos han d'ajustar-se als requisits del Codi d'Accessibilitat de Catalunya pel que fa a amplades, pendents, textures i condicions del paviment.
- **Seguretat i visibilitat**: cal assegurar una senyalització clara, una bona visibilitat en ambdós sentits, una il·luminació suficient i l'absència d'obstacles, com ara contenidors o vehicles estacionats, en les immediacions.
- **Compatibilitat amb mesures de calmat del trànsit**: la presència de passos elevats, estrenyiments de calçada, ampliacions de vorera o rebaixos adaptats contribueix a la reducció de les velocitats i a la millora de la seguretat als punts de creuament.

D'acord amb els criteris anteriors, un 18% dels guals de la xarxa de vianants presentant un bon disseny o, com a mínim, garanteix un desplaçament accessible universal.

Taula 3-15. Estat de conservació de guals per a vianants

Estat de conservació de guals per a vianants		
Estat	**Nombre de guals**	**%**
Guals per a vianants ben dissenyats	171	18%
Guals per a vianants amb disseny millorable	641	67%
Inexistència de guals per a vianants	139	15%
TOTAL	951	

Font: Elaboració pròpia

El 67% dels guals per als vianants (641) tenen un disseny millorable. Generalment són guals ja antics i, en molts casos, en un estat un parcialment deteriorat. Presenten alguna de les següents mancances:

- Són massa estrets, tenen pendents no adequades, obstacles (com a pilons) o redueixen l'ample de la vorera.
- Tenen massa regruixos i dificulten el pas de persones amb mobilitat reduïda, cotxets, maletes, mercaderies, etc.
- El paviment es troba en mal estat o no existeix paviment tàctil diferenciat.

Finalment, s'existeixen 139 ubicacions on el gual és inexistent, bé perquè no s'ha realitzat el gual (el rebaix) al pas de vianants o bé perquè no existeix un pas habilitat.

Figura 3.49. Estat dels guals de vianants

Font: Elaboració pròpia

Tipologia de passos de vianants a la xarxa principal de vianants

Actualment, la xarxa de passos de vianants de Barberà compta amb eines per a aconseguir millorar la seguretat dels vianants. En la xarxa principal, un 9% dels passos són elevats i la resta convencionals.

Taula 3-16. Tipologia de passos de vianants a la xarxa principal

Tipologia de passos de vianants		
Tipologia	**Nombre de passos**	**%**
Pas elevat	26	9%
Convencional	250	91%
TOTAL	276	

Font: Elaboració pròpia

Figura 3.50. Tipologia de passos de vianants a la xarxa principal

Font: Elaboració pròpia

Tipologia de passos de vianants a tota la xarxa

Si es considera el conjunt de la xarxa viària del municipi, predominen clarament els passos de vianants convencionals, que representen el 95% del total, membre que el 5% restant correspon a passos elevats.

Taula 3-17. Tipologia de passos de vianants a la xarxa total

Tipologia de passos de vianants		
Tipologia	Nombre de passos	%
Pas elevat	51	5%
Convencional	900	95%
TOTAL	951	

Font: Elaboració propia

Pel que fa a l'accessibilitat dels passos de vianants, un 9% dels 951 existents de la xarxa no són accessibles, és a dir, no compleixen algun dels criteris establerts pel Codi d'accessibilitat de Catalunya. La ubicació d'aquests passos es mostra al mapa següent.

Figura 3.51. Accessibilitat dels passos de vianants

Font: Elaboració propia

A més, cal tenir en compte el comportament real dels vianants: els usuaris tendeixen a escollir el recorregut de creuament més directe, encara que no existeixi un pas degudament senyalitzat. Aquest fenomen fa necessari plantejar un **disseny centrat en l'ús real de l'espai públic, ajustant la ubicació i la configuració dels passos** de vianants per tal d'alinear-los amb els fluxos peatonals existents i evitar itineraris forçats que resultin poc funcionals.

L'aplicació d'aquests criteris és essencial per garantir una xarxa de vianants contínua, accessible i coherent amb la jerarquització establerta en el PMUS de Barberà del Vallès.

3.3.5 Entorns i camins escolars

Els Camins Escolars són una xarxa d'itineraris segurs i saludables que faciliten el desplaçament de nens i nenes a peu o amb bicicleta al seu centre educatiu. Aquesta iniciativa pretén promoure i facilitar entre l'alumnat de Barberà una mobilitat activa i autònoma. Des d'una mirada més àmplia, pot entendre's com una estratègia educativa que fomenta l'educació en valors des del respecte, la responsabilitat i la solidaritat.

Es tracta d'un projecte transversal i participatiu de transformació de l'espai públic i dels hàbits de mobilitat. D'una banda, es pretén condicionar un conjunt d'itineraris còmodes, agradables i segurs que permetin als infants i a les seves famílies fer els trajectes casa-escola en modes sostenibles. Per un altre, es programen accions pedagògiques i comunitàries que busquen transformar l'entorn dels barris en espais més amables, a més de sensibilitzar i conscienciar mitjançant la implicació de tota la comunitat (estudiants, famílies, mestres, veïnat, comerciants, entitats de barri, etc.).

Actualment, hi ha dos centres educatius que disposen de projecte de pacificació de l'entorn escolar (encara que no s'han executat).:

- Escola Marta Mata
- Escola Elisa Badia

L'objectiu principal d'aquests centres és

- Promoure la mobilitat sostenible i activa
- Millorar l'entorn escolar
- Promoure l'autonomia infantil
- Promoure la participació i l'esperit crític

Per a aconseguir-los, les propostes d'actuació estan enfocades en les següents mesures:

- Pacificar els entorns escolars i millorar l'accessibilitat mitjançant modes actius, implantant vies de prioritat per als vianants o de sentit únic, carrils bicis, instal·lant aparcaments per a bicicletes i patinets o reubicant els aparcaments per a vehicles.
- Garantir la seguretat dels itineraris i de l'accés als centres, millorant la senyalització i ampliant la visibilitat en els passos de vianants.
- Fomentar activitats educatives i de sensibilització dirigides a la comunitat escolar.
- Dur a terme accions de comunicació per a informar a tota la ciutadania sobre el projecte.

Figura 3.52. Camins escolars i centres educatius inclosos a Barbera del Valles

Font. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Barbera del Valles

Entorns escolars

Amb l'objectiu de poder estendre aquests estudis a més centres i comprovar-ne el grau d'implantació, s'ha dut a terme una anàlisi exhaustiva d'un conjunt de centres educatius durant les tasques de treball de camp. Aquests centres són:

- Escola Can Llobet
- Escola Pablo Picasso
- Escala Can Serra
- Escola Elisa Badia
- Escola Marta Mata
- Escola del Bosc
- Escola Miquel Martí i Pol

Aquesta anàlisi s'ha centrat principalment en la seguretat i l'accessibilitat dels entorns escolars, tenint en compte la tipologia i estar dels carrers i de les interseccions, la presència de passos de vianants, la senyalització, els equipaments propers i els principals usos del sòl de l'entorn. Els inventaris complets es poden consultar en l'annex corresponent..

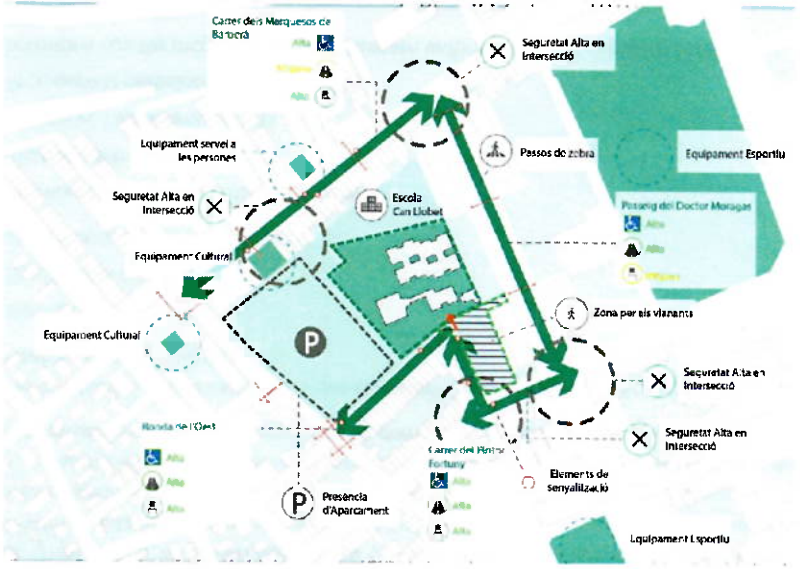
Escola Can Llobet

L'entorn presenta, en general, **bones condicions d'accessibilitat, seguretat i confort**, amb carrers majoritàriament ben equipats i adequats per a la mobilitat de vianants.

Com a punts forts, destaquen el carrer del Pintor Fortuny i el passeig del Dr. Moragas, que mostren un disseny urbà de caràcter exemplar, amb voreres àmplies, mobiliari urbà complet, bona visibilitat i accessibilitat universal. En canvi, el carrer dels Marquesos de Barberà presenta mancances rellevants en matèria d'accessibilitat —com l'absència de voreres i de paviment podotàctil—, fet que trenca la coherència del conjunt i limita la inclusió de persones amb mobilitat reduïda o discapacitat visual.

A tots els trams analitzats es detecta una manca d'informació i de senyalització orientada als vianants (itineraris escolars, direccionalitat, serveis, etc.), la qual cosa redueix la llegibilitat i la funcionalitat de l'espai urbà.

Figura 3.53. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Can Llobet



Font. Elaboració pròpia

Per tant, tot i que l'entorn es pot classificar com d'alta qualitat, requereix una **unificació dels criteris d'accessibilitat i la incorporació sistemàtica de senyalització per a vianants** per tal d'assolir un model de mobilitat veritablement inclusiu i segur per a la comunitat escolar.

Escola Pablo Picasso

L'entorn de l'Escola Pablo Picasso presenta un context favorable per a la mobilitat de vianants i la seguretat infantil, amb bones condicions d'accessibilitat i paviments ben conservats a la majoria dels trams analitzats.

El **carrer de Canàries** destaca com a model d'entorn escolar, amb passos de vianants a nivell, presència de pilones, vegetació i mobiliari urbà en bon estat de conservació, oferint condicions adequades de seguretat, confort i orientació per als vianants. En canvi, vies com el **carrer de Nàpols** i **la ronda de Pau Vila** presenten mancances puntuals en matèria d'accessibilitat, visibilitat i manteniment del mobiliari urbà, fet que genera una experiència per als vianants menys homogènia.

Malgrat disposar de voreres àmplies i paviments en bon estat, la carretera de Barcelona i altres trams de l'entorn presenten petites barreres que dificulten la plena inclusió de tots els usuaris.

Figura 3.54. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Pablo Picasso

Font: Elaboració pròpia

Tot i que l'entorn pot considerar-se funcional i segur, es fa necessària la introducció de **millores en el manteniment del mobiliari urbà, l'eliminació de barreres i l'ajust dels criteris d'accessibilitat**, amb l'objectiu de garantir un disseny urbà integral, inclusiu i homogeni a tot el perímetre escolar.

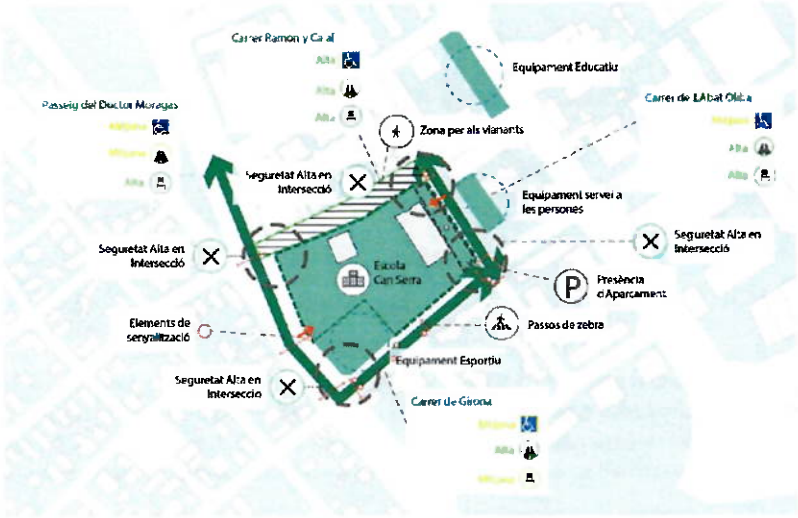
Escola Can Serra

L'entorn de l'Escola Can Serra presenta, en termes generals, bones condicions d'accessibilitat, seguretat i confort, si bé s'hi detecten contrastos rellevants entre diferents carrers que afecten la coherència del conjunt.

El **carrer de Ramon y Cajal** destaca com a tram de referència, totalment pacificat, accessible i confortable, amb un disseny que prioritza clarament el vianant i garanteix condicions adequades de seguretat i usabilitat. Tanmateix, malgrat la seva qualitat, diversos trams —especialment el **passeig del Dr. Moragas** i el mateix **carrer de Ramon y Cajal**— presenten mancances de senyalització informativa i de passos de connexió adequats, fet que en dificulta la integració i l'orientació dels itineraris de vianants.

Així mateix, en carrers com el **carrer de l'Abat Oliba i el carrer de Girona**, les diferències d'amplada entre voreres evidencien una planificació encara orientada al vehicle privat, la qual cosa incideix negativament en el confort i l'accessibilitat en un entorn escolar especialment sensible.

Figura 3.55. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Can Serra



Font: Elaboració pròpia

Tot i que l'entorn es pot qualificar **d'alta qualitat funcional**, requereix **una redistribució més equitativa de l'espai destinat als vianants** i la incorporació d'una **senyalització per a vianants clara** i coherent, amb l'objectiu de consolidar un model urbà inclusiu, segur i confortable per a la comunitat escolar.

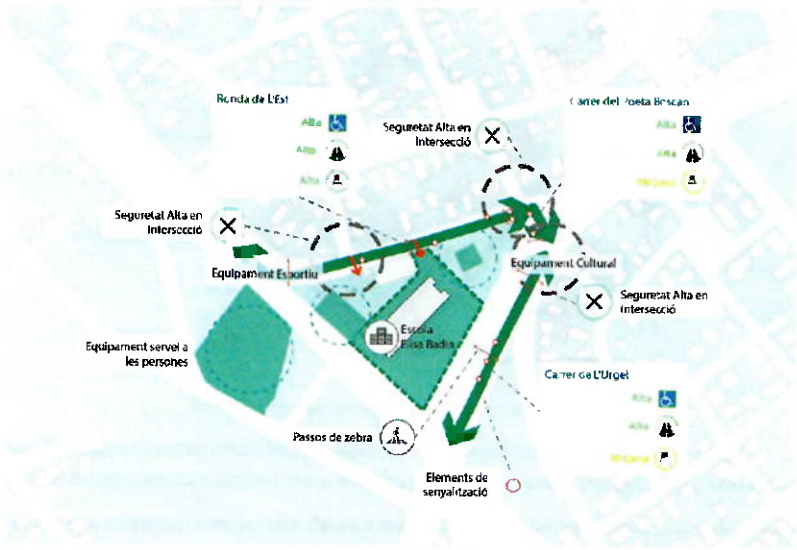
Escola Elisa Badia

L'àrea que envolta l'Escola Elisa Badia presenta bons nivells d'accessibilitat, continuïtat i manteniment, situant-se per sobre de la mitjana municipal pel que fa a funcionalitat i seguretat.

Tant el **carrer de l'Urgell** com la **ronda de l'Est** disposen de voreres àmplies, paviments en bon estat i passos de vianants ben distribuïts, fet que garanteix un trànsit còmode i segur per a la comunitat escolar.

En tots els trams analitzats s'hi detecta **l'absència de senyalització i d'informació orientada als vianants**, la qual cosa limita l'orientació, l'autonomia i la percepció de seguretat de determinats col·lectius. Tot i que els espais poden considerar-se segurs i funcionals, es constata la **manca d'elements de protecció i de confort**, com ara pilones o mobiliari urbà específic, que reforcin la seguretat i la identitat de l'entorn escolar.

Figura 3.56. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Elisa Badia



Font: Elaboració pròpia

En conjunt, l'entorn es pot qualificar de **segur i accessible**, però requereix **millores en matèria de senyalització, disseny informatiu i mobiliari urbà** per assolir una experiència per als vianants completa, atractiva i inclusiva.

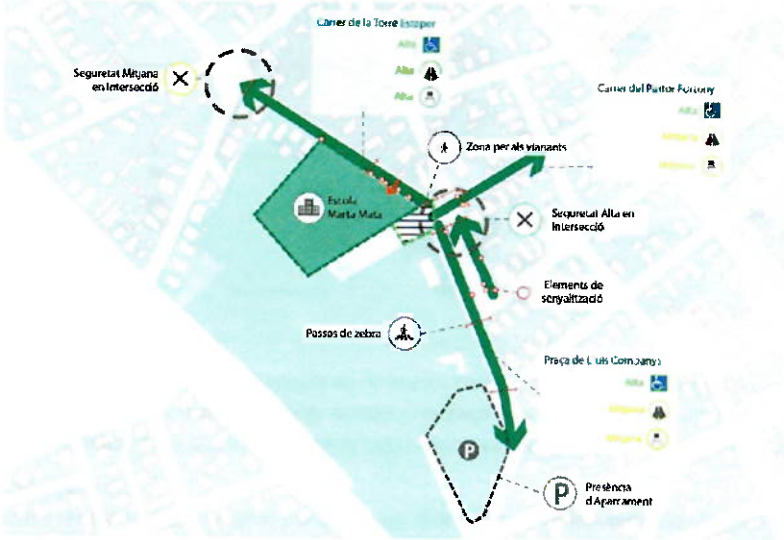
Escola Marta Mata

L'entorn de l'Escola Marta Mata presenta condicions acceptables d'accessibilitat i seguretat, si bé s'hi observen diferències significatives entre carrers que generen una experiència per als vianants irregular.

Mentre que el **carrer de la Torre Esteper** ofereix bones condicions de seguretat i visibilitat (5/5), el **carrer del Pintor Fortuny** resulta estret, incòmode i poc segur, i el **carrer de l'Estació** presenta un potencial infrautilitzat a causa de la baixa continuïtat dels itineraris per a vianants.

La interrelació entre els diferents carrers és limitada, amb recorreguts per als vianants fragmentats que dificulten un desplaçament fluid i segur al voltant del centre escolar. Així mateix, l'entorn presenta una manca de mobiliari urbà suficient i voreres estretes o deficientment connectades, factors que incideixen negativament en el confort i la percepció de benestar dels vianants.

Figura 3.57. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Marta Mata



Font: Elaboració pròpia

Tot i que la seguretat bàsica està garantida, l'àmbit requereix una **planificació més homogènia**, amb **millores en la continuïtat i la connectivitat dels itineraris, així com en el mobiliari urbà**, per tal d'assolir un entorn veritablement inclusiu, segur i agradable per a la mobilitat escolar.

Escola del Bosc

L'àmbit presenta deficiències estructurals significatives en matèria de mobilitat de vianants i d'accessibilitat universal, fet que en redueix la qualitat global.

El **carrer de Josep de Sagarra**, tot i disposar de voreres rebaixades, paviment podotàctil i senyalització, presenta voreres estretes i discontínues que dificulten la circulació i limiten l'accessibilitat efectiva. D'altra banda, **el camí de Can Planes** manca totalment de voreres, paviment i infraestructura específica per als vianants, configurant un espai insegur i hostil, especialment perillós per a infants i persones amb mobilitat reduïda.

S'hi evidencia una clara orientació cap al vehicle privat i una manca de coherència en la dotació d'infraestructures entre ambdós trams, sense una atenció suficient a les necessitats dels vianants. Resulta **urgent redefinir la mobilitat de vianants de l'entorn escolar** mitjançant l'ampliació de voreres i la millora de la il·luminació, la senyalització i el mobiliari urbà, amb l'objectiu de garantir condicions adequades de seguretat, confort i accessibilitat universal.

Figura 3.58. Anàlisi de l'entorn de l'Escola del Bosc

Font: Elaboració pròpia

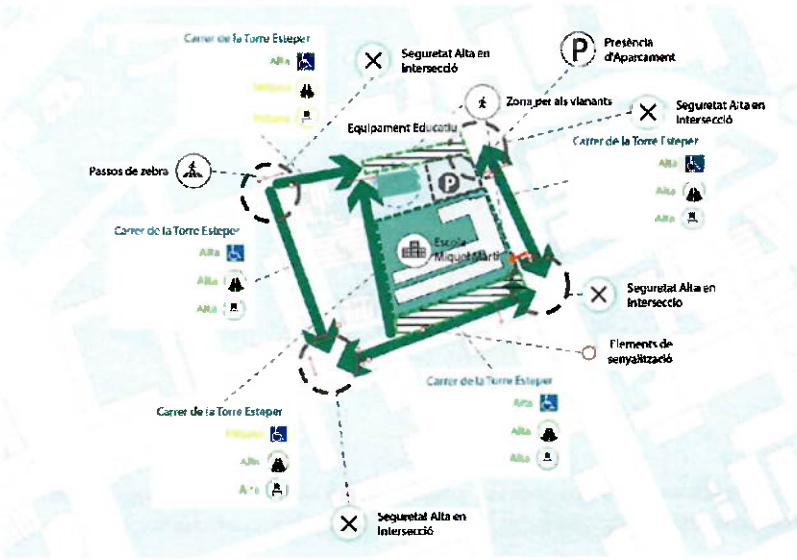
Escola Miquel Martí i Pol

L'entorn del Col·legi Miquel Martí i Pol és funcional, segur i adaptat a les necessitats de l'àmbit escolar, tot i que l'experiència per als vianants presenta diferències significatives entre els diversos carrers que el conformen.

El **carrer de Juan de la Cierva** i el **carrer de Joan Amades** destaquen per disposar de voreres àmplies, paviments en bon estat, mobiliari urbà adequat i una bona continuïtat dels itineraris per a vianants, esdevenint referents d'un entorn escolar d'alta qualitat urbana. En canvi, vies com el **passatge de Can Gili** presenten voreres estretes que redueixen el confort, especialment en hores punta, i afecten la comoditat dels desplaçaments a peu.

Així mateix, trams com la **ronda de Santa Maria** i el **carrer d'Urquinaona** presenten barreres físiques, discontinuïtats en els recorreguts i mobiliari urbà mal disposat, factors que fragmenten l'experiència per als vianants i limiten l'accessibilitat universal.

Figura 3.59. Anàlisi de l'entorn de l'Escola Miquel Martí i Pol



Font: Elaboració pròpia

Tot i que l'àmbit pot considerar-se segur i funcional, es fa necessària una **planificació més coherent**, amb **millores en la continuïtat i la connectivitat dels itineraris, així com en la disposició del mobiliari urbà**, per tal de garantir un entorn inclusiu, còmode i homogeni per a tota la comunitat escolar.

Figura 3.69. Entorns escolars analitzats

Font: Elaboració pròpia

3.3.6 Diagnosi de la mobilitat actual a peu. Detecció de disfuncions

Punts forts

- El nucli urbà de Barberà és compacte, fet que afavoreix els desplaçaments a peu a nivell intern i també part dels externs (condicions adequades per a promoure el concepte de la ciutat dels 15'), però cal millorar les xarxes per a fer-les més còmodes, accessibles, connectades i segures.
- En els últims anys, s'han executat importants projectes de pacificació del viari. Actualment al voltant del 10% del viari és exclusiu o de prioritat per als vianants (percentatge elevat en comparació amb altres municipis).
- La xarxa principal de vianants té un 60% dels metres lineals de voreres amb amplades de pas superior a 2,5 metres. Tot i així, s'ha detectat que hi ha diverses voreres que no disposen d'una amplada de pas útil que garanteix l'accessibilitat.

  És important crear una xarxa accessible, pel que s'haurien de considerar actuacions de millora concretes, evitant conflictes amb mobiliari, escocells o altres elements. Complementàriament, també caldria tenir presents aquells carrers més estrets on la solució més òptima seria implantar plataformes úniques.

Punts febles

- En les zones on s'identifiquen itineraris potencials d'ús per als vianants, en què els pendents superiors al 6% poden afectar els desplaçaments, es plantejarà la possibilitat d'implantar mecanismes de mobilitat vertical.
- Els accessos intermunicipals presenten disfuncions importants, com per exemple el camí sota les vies del tren des de la Creu de Barberà; a més alguns itineraris tenen interrupcions entre carrers veïns de Barberà i Badia o Barberà i Sabadell a causa de la manca de connexió directa.
- Un 15% dels passos de vianants no tenen guals adaptats, i el 67% no disposen de paviment podotàctil, la qual cosa dificulta l'ús segur per a persones amb discapacitat visual o mobilitat reduïda. Es proposaran millores en els punts on s'han detectat aquestes deficiències, amb la finalitat de fomentar l'increment dels desplaçaments a peu.
- Els dos projectes de camins escolars no s'han executat. Es necessari continuar treballant en aquestes projectes i en la creació de més entorns escolars segurs en les entrades i sortides dels centres.

3.4. Xarxes bàsiques de mobilitat. Bicicleta

En un municipi com Barberà del Vallès, caracteritzat per una elevada densitat urbana i per unes distàncies internes molt reduïdes —en bona part inferiors al quilòmetre—, la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal (VMP) constitueixen **una alternativa de transport amb un notable potencial de creixement**. La compacitat del nucli urbà, juntament amb la presència de centralitats pròximes entre si, facilita la implantació dels modes actius, sempre que existeixi una xarxa ciclable planificada de manera coherent, contínua i segura.

Tanmateix, malgrat que Barberà del Vallès ja disposa de diversos trams d'infraestructura ciclista repartits en diferents zones del municipi, l'anàlisi inicial posa de manifest que aquesta xarxa s'ha anat desplegant de manera poc eficient, sense una visió integral ni criteris homogenis que garanteixin la continuïtat, l'accessibilitat i la connexió entre els diferents trams. Aquesta manca de coherència global limita de manera significativa la seva capacitat per funcionar com una veritable xarxa bàsica de mobilitat ciclista.

3.4.1 Xarxa actual: tipologia de vies i pendents

Actualment, Barberà del Vallès disposa d'una xarxa ciclable formada per diverses tipologies, d'acord amb el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya (2023):

- **Vorera bici.** Consisteixen en un espai específic destinat a la circulació de bicicletes dins de la vorera, diferenciat del trànsit de vianants mitjançant senyalització i marques al paviment. A Barberà del Vallès la seva presència és puntual, però adquireix rellevància pel fet de localitzar-se en un eix d'alta afluència, garantint la convivència entre ambdós modes en condicions de major seguretat.
- **Carril bici en calçada.** Són vies d'ús ciclista que discorren per la calçada i que, tot i no estar segregades físicament, es troben clarament diferenciades del trànsit motoritzat mitjançant senyalització horitzontal i vertical.
- **Carril bici en calçada protegit.** Ocupen una part de la calçada, però estan físicament segregats del trànsit motoritzat mitjançant elements de protecció com pilones, vorades o marques viàries reforçades. Tot i que numèricament la seva presència és reduïda, un d'aquests carrils configura un itinerari de gran longitud en una de les principals vies del municipi, esdevenint un eix estructurant fonamental de la xarxa ciclable.
- **Espai per a vianants ciclables.** Són àmbits en què la bicicleta comparteix l'espai amb el vianant, amb velocitats limitades generalment entre 10 i 20 km/h. A Barberà del Vallès s'utilitzen principalment en àrees cèntriques i en itineraris de convivència on la prioritat és sempre per al vianant. La seva funció és donar continuïtat a la xarxa ciclable en espais de gran centralitat, tot i que requereixen una senyalització adequada per minimitzar els conflictes entre modes.
- **Vies compartides amb trànsit motoritzat.** Constitueixen la tipologia més freqüent al municipi. Es tracta de carrers pacificats, amb una velocitat màxima de 30 km/h, on la bicicleta circula en convivència amb la resta de vehicles. Aquesta tipologia, de baix cost d'implantació, permet ampliar la malla ciclable, però ofereix un nivell de seguretat subjectiva més baix, fet que en limita l'atractiu per als usuaris menys experimentats.
- **Camins verds.** Discorren per entorns naturals o semiurbans, allunyats del trànsit motoritzat, i permeten connectar el municipi amb espais d'alt valor ambiental i recreatiu. A Barberà del Vallès constitueixen una tipologia de gran rellevància per a la mobilitat activa vinculada al lleure i al temps lliure, tot i que en determinats casos també compleixen una funció de connexió interurbana.
- **Pistes bici segregades.** Són vies separades del trànsit motoritzat, amb traçat i plataforma independents, que discorren paral·leles a la calçada i a la vorera. A Barberà del Vallès tenen un pes destacat dins de la xarxa ciclable, ja que aporten seguretat i continuïtat en diversos eixos principals, garantint una major comoditat en els desplaçaments quotidians.

Tot i que aquesta diversitat podria permetre una bona adaptació a les diferents condicions urbanes, la realitat és que **una part significativa de la xarxa es basa encara en vies compartides o en trams sense segregació física**, fet que redueix la percepció de seguretat i condiciona l'elecció de la bicicleta com a mode de desplaçament quotidià, especialment entre els usuaris menys experimentats.

Taula 3-18. Tipologia de xarxa pedalable

Tipus de via		
Tipus	Xarxa bici actual (m)	%
Vorera bici	8.506	22%
Carril bici en calçada	221	1%
Carril bici en calçada protegit	4.065	11%
Espais per a vianants ciclables	6.939	18%
Vies compartides amb trànsit motoritzat	5.777	15%
Camins verds	9.589	25%
Pistes bici segregades	3.396	9%
TOTAL	38.493	

Font: Elaboració pròpia

Figura 3.61. Xarxa ciclable. Tipologies.

Font. Elaboració pròpia

A les principals artèries del municipi, com la **carretera de Barcelona i la Ronda de l'Est, s'han habilitat diversos trams de carril bici amb l'objectiu d'articular un eix ciclable nord-sud.** Aquesta actuació reflecteix la voluntat municipal de consolidar un corredor longitudinal que connecti els barris amb una major concentració de població; tanmateix, l'anàlisi posa de manifest que aquests trams no garanteixen una continuïtat efectiva ni una experiència homogènia al llarg de l'itinerari.

De fet, un dels trets més rellevants de la xarxa actual és la seva **manca de continuïtat funcional.** Tot i que existeixen segments ciclables en diversos punts del municipi, aquests no es connecten entre si de manera fluida, generant discontinuïtats que obliguen la persona ciclista a incorporar-se a la calçada general o a realitzar desviaments poc atractius. El resultat és una **xarxa fragmentada que no aconsegueix estructurar itineraris complets, clars i llegibles.**

Un exemple significatiu es dona al Polígon de Santa Maria, on s'observa una certa continuïtat entre la Ronda de la Indústria, la Ronda de Santa Maria i la carretera de Barcelona. No obstant això, aquesta connectivitat es veu interrompuda de manera abrupta a la part sud del polígon i en el seu teixit intern, generant punts morts i desconnexions que dificulten la mobilitat ciclista i redueixen l'eficiència dels desplaçaments quotidians.

La situació és encara més evident a l'entorn d'Estació – Can Esteper, on no existeix cap tram ciclable. Aquesta absència **desarticula completament la connexió ciclista en un àmbit d'elevada centralitat i potencial intermodal, reforçant la percepció d'una xarxa inconexa i poc funcional.** La inexistència d'infraestructures segures en aquest sector obliga les persones usuàries a circular integrades en el trànsit motoritzat o a abandonar els seus itineraris, fet que desincentiva l'ús quotidià de la bicicleta i dels vehicles de mobilitat personal (VMP).

En síntesi, tot i que Barberà del Vallès disposa d'un nombre significatiu de trams ciclistes, la fragmentació territorial, la discontinuïtat entre barris, la manca de criteris d'accessibilitat universal i la desconnexió amb nodes estratègics —com l'estació ferroviària o els polígons d'activitat econòmica— constitueixen els principals obstacles per a la consolidació de la bicicleta com una alternativa real de mobilitat quotidiana. El repte del PMUS serà, per tant, **transformar aquesta suma de trams aïllats en una xarxa contínua, segura, accessible, connectada i plenament llegible per al conjunt d'usuaris.**

Amplades i sentits de la xarxa pedalable

D'acord amb el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya de la Generalitat de Catalunya s'estableixen amplades mínimes i/o recomanables per als carrils unidireccionals entre 1,5 i 2,5 metres en funció del tipus de via (urbana o interurbana, amb protecció, etc.) i de 2 a 5 metres per a les vies bidireccionals, també en funció de la tipologia de la via.

La **major part de la xarxa pedalable** de Barberà és **unidireccional;** aquestes vies unidireccionals són dobles, és a dir, hi ha un carril per a cada sentit en aquests trams, com és el cas de la carretera de Barcelona, el carrer de l'Urgell o la ronda de l'Est. Els trams bidireccionals corresponen, en la major part dels casos, als trams de carril bici en calçada protegida, que es localitzen al carrer de la Circumval·lació o a l'avinguda de la Torre de Mateu.

Les amplades dels carrils bidireccionals són de mínim 2,4 metres totals; mentre que els unidireccionals presenten amplades compreses entre 1,0 m i 1,5 m, essent els de menor amplada els que es localitzen al barri del Parc Central.

Segons el Manual, les **vies ciclistes del municipi són, en general, estretes pel que s'haurien de considerar mesures que garanteixin la seguretat.**

Pendents de la xarxa pedalable

S'han classificat els pendents de la xarxa pedalable de Barberà del Vallès de la manera següent: menys del 5%, del 5% al 10% i més del 10%.

Taula 3-19. Pendents de la xarxa pedalable

Pendents de la xarxa pedalable		
Pendents	Longitud (m)	%
Baix (< 5%)	34.998	91%
Mig (5% - 10%)	3.302	9%
Alt (> 10%)	193	1%
TOTAL	38.493	

Font: Elaboració pròpia

L'anàlisi de la xarxa ciclista de Barberà del Vallès reflecteix un escenari globalment positiu, atès que la major part dels itineraris **presenten pendents inferiors al 5 %**, fet que els fa accessibles i favorables per a la mobilitat activa. Tanmateix, s'han identificat alguns trams puntuals amb pendents superiors al 10 %, que generen dificultats d'ús significatives i condicionen la continuïtat de la xarxa.

Figura 3.62. Xarxa de vies ciclistes. Pendents.

Font: Elaboració pròpia.

Aquests trams es concentren principalment en àmbits adjacents al centre urbà i afecten diversos punts estratègics de la xarxa viària:

- **Zona sud-oest**:: *carrer de l'Urgell*.
- **Zona sud-est**: *avinguda del Castell de Barberà*.
- **Zona nord-est**: *carrer de la Circumval·lació*.
- **Zona nord**: entorns de l'*Avinguda de la Verge de Montserrat*.

La localització d'aquestes pendents pronunciades posa de manifest que, si bé la xarxa ciclista és **majoritàriament accessible** en el seu conjunt, existeixen determinats trams que requereixen solucions específiques de disseny o la implementació de mesures de mitigació amb l'objectiu de garantir la continuïtat i la funcionalitat de la infraestructura ciclista.

Continuïtat i connectivitat de la xarxa pedalable

Barberà del Vallès és un municipi on la xarxa ciclista enllaça amb alguns dels municipis de l'entorn metropolità de manera continua. Aquesta disposició morfològica facilita els desplaçaments amb bicicleta o VMP, generalment, amb possibilitat de seguir itineraris accessibles i segurs.

A més, és necessari considerar que, en algunes ocasions, els dissenys urbans i les peces de continuïtat d'itineraris (pacificacions, projectes d'equipaments, places, descampats, etc.) no coincideixen exactament en les zones dels límits municipals, ja que cada municipi gestiona aquestes àrees en funció de les seves necessitats.

Figura 3.63.Punts d'acces a la xarxa pedalable de Barberà del Valles

Font: Elaboració pròpia

3.4.2 Aparcaments

Bicibox

Es tracta d'una xarxa metropolitana d'aparcaments públics i gratuïts per a bicicletes, distribuïda pels diferents municipis que integren l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en funcionament des de l'any 2011. Actualment, disposa de més de 2.000 places a tot l'àmbit metropolità.

El servei Bicibox opera els 365 dies de l'any i les 24 hores del dia, mitjançant un registre previ gratuït que dona dret a estacionar la bicicleta en qualsevol dels aparcaments de la xarxa durant un temps màxim de 72 hores en dies laborables i de 96 hores en caps de setmana o dies festius.

Existeixen 2 models d'estacions d'aparcaments dissenyats sota un concepte homogeni i diferenciats per la seva capacitat de places: M7 (estació de 7 places), M14 (estació de 14 places).

Les estacions es troben integrades en la via pública amb una màxima optimització de l'espai i amb dimensions adaptades a l'entorn urbà. Cadascuna disposa d'un terminal en què l'usuari s'identifica amb la seva targeta Bicibox i realitza les operacions de manera senzilla i ràpida. Les estacions destaquen per la seva autonomia de la xarxa elèctrica, ja que els mòduls es proveeixen amb energia solar, i per la seva capacitat de treballar autònomament, però alhora monitorats de manera telemàtica mitjançant un centre de control.

Al gener de 2025, a Barberà del Vallès hi ha 4 mòduls Bicibox amb capacitat per a 56 bicicletes:

- Plaça de la Cooperativa
- Estació de Renfe
- Aparcament estació de Renfe
- Biblioteca Esteve Paluzie

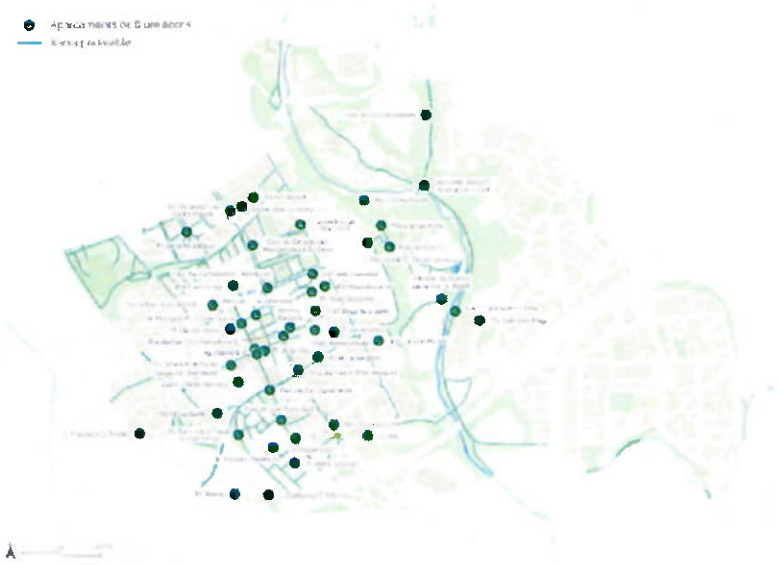
Figura 3.64.Estacions de Bicibox a Barberà del Vallès, 2025

Font. Elaboració pròpia

Aparcaments de lliure accés

L'existència d'aparcaments adequats constitueix un element imprescindible per consolidar la bicicleta com a mitjà de transport d'ús quotidià. A Barberà del Vallès s'han identificat **49 aparcaments per a bicicletes** distribuïts arreu del municipi, majoritàriament del tipus «U invertida».

Figura 3.65. Aparcaments de lliure accés



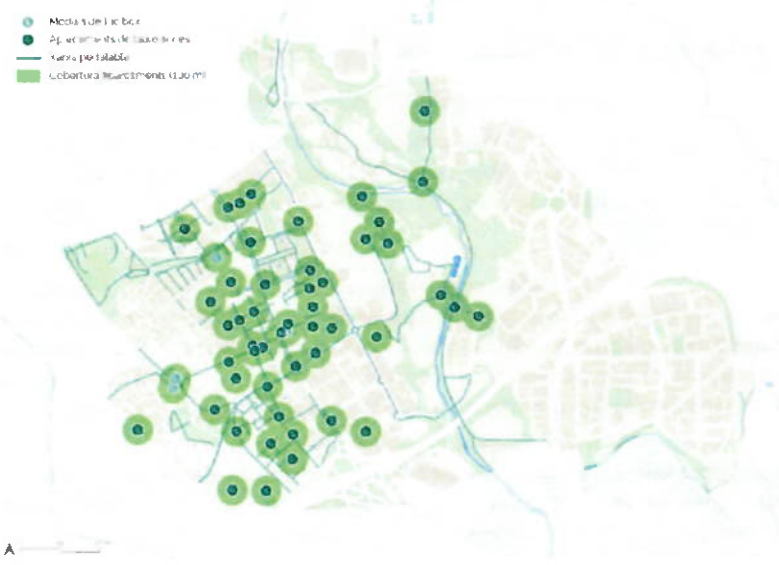
Font: Elaboració pròpia.

La majoria dels aparcaments es concentren a la **zona central del municipi**, en punts estratègics vinculats a àmbits d'elevada activitat urbana, com ara l'entorn de centres escolars —per exemple, davant de l'escola Miquel Martí i Pol, tal com es mostra a la imatge— o en vies principals. Aquesta distribució respon a la necessitat de donar cobertura a la demanda en aquells espais amb una major afluència de persones i on es concentren els desplaçaments quotidians.

Tanmateix, fora de l'àmbit central, la presència d'aparcaments és més limitada, fet que genera un desequilibri territorial en la cobertura del servei. Aquesta situació pot incidir en la percepció de comoditat i accessibilitat als barris més perifèrics, on la disponibilitat d'estacionaments resulta clau per facilitar la intermodalitat i garantir la seguretat del vehicle durant períodes d'estacionament prolongats.

Si es considera un radi de 100 metres de cobertura per a cadascun dels aparcaments (i sense tenir en consideració la seva capacitat) s'observa que la major part dels equipaments i centres generadors i atractors de mobilitat queden coberts.

Figura 3.66. Aparcaments de lliure accés de bicicleta i Bicibox i nivell de cobertura (100 m)



Font: Elaboració pròpia

La distribució del nombre de places en cadascun dels aparcaments de lliure accés està disposat en funció de la demanda estimada de cadascuna de les ubicacions. Els que se troben en la zona centre són íntegrament de 4 places, mentre que els que es troben en les zones industrials, verdes o més residencials són de 3 places. En total, hi ha **181 places de lliure accés per a bicicletes** a Barberà del Vallès.

3.4.3 Diagnosi de la mobilitat actual amb bicicleta. Detecció de disfuncions

Punts forts

- El model urbà compacte, així com el predomini de pendents baixos, poden afavorir l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual.
- Des de fa anys l'Ajuntament treballa per a disposar d'una xarxa pedalable urbana. Actualment ja es disposa de gairebé 12,8 km de xarxa urbana exclusiva.
- Les característiques de la trama urbana en algunes zones són una oportunitat per la utilització de les zones pacificades de la ciutat o part d'elles per a la convivència entre modes.
- La xarxa actual d'aparcaments per a bicicletes existent a la via pública està distribuïda per gran part del municipi

Punts febles

- La xarxa actual no presenta la connectivitat desitjada. Cal dotar la ciutat d'una xarxa pedalable contínua, segura i connectada, que garanteixi les connexions entre les àrees residencials i els principals centres atractors, així com amb els municipis de l'entorn.
- La xarxa actual segregada se situa principalment en grans eixos i avingudes a nivell intern de ciutat. És important assegurar la seguretat dels usuaris de bicicleta o VMP en la convivència amb vehicles privats i vianants. Per aquest motiu, es recomana estudiar la implantació de carrils segregats en punts o àrees conflictives. Al mateix temps l'estat de la xarxa i la falta de senyalització són altres elements a millorar de la xarxa ciclista.
- Actualment la permeabilitat de la xarxa pedalable dins dels barris es completa a partir de vies compartides amb el trànsit, per la qual cosa és necessari treballar en la senyalització d'aquestes, atès que s'ha detectat una falta de senyalització homogènia i específica de bicicletes.
- La connexió amb Badia i Sabadell és millorable; per tant, caldrà establir itineraris ciclistes que incrementin la connectivitat a escala supramunicipal.
- Presencia de aparcament segurs de bicicletes (Bicibox) i de lliure accés únicament en zones urbanes.

3.5. Xarxes bàsiques de mobilitat. Transport públic.

El transport públic constitueix un **element estructural del sistema de mobilitat de Barberà del Vallès**, tant per la seva capacitat d'articular la mobilitat quotidiana interna com, especialment, pel seu paper en la **connectivitat supramunicipal** dins l'àmbit metropolità. En un municipi fortament condicionat per **infraestructures connectives de gran capacitat** (AP-7/B-30, C-58, N-150 i corredor ferroviari), el transport públic adquireix un paper clau per **mitigar els efectes barrera, reduir la dependència del vehicle privat i garantir l'accessibilitat territorial en condicions d'equitat.**

Des de la perspectiva del PMUS, el transport públic es configura com una **palanca fonamental per al canvi modal**, en coherència amb els objectius del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona i amb els compromisos ambientals associats a la millora de la qualitat de l'aire. La seva consolidació resulta especialment rellevant en un context caracteritzat per:

- Una mobilitat de connexió significativa amb Barcelona i amb els principals municipis de l'entorn immediat.
- La presència de polígons d'activitat econòmica i de grans centres atractors amb una elevada generació de desplaçaments.
- Una estructura urbana en què les distàncies internes són relativament contingudes, però les relacions externes concentren una elevada proporció de desplaçaments motoritzats.

En aquest marc, el sistema de transport públic exerceix una doble funció complementària. D'una banda, **l'autobús urbà** actua com a instrument de **cohesió interna**, facilitant l'accés als equipaments, als barris i als nodes estratègics (com ara els polígons), i reforçant l'accessibilitat dels col·lectius amb una menor capacitat d'elecció modal. D'altra banda, el **ferrocarril i l'autobús interurbà** constitueixen el suport principal de la **mobilitat metropolitana**, canalitzant els desplaçaments obligats per motius de treball i estudi i estructurant les relacions amb els principals pols d'atracció externa.

El transport públic s'ha d'entendre igualment com **l'eix vertebrador de la intermodalitat**, integrant els desplaçaments a peu i en bicicleta en els accessos a estacions i parades, i afavorint la continuïtat funcional entre modes. En aquest sentit, la seva eficàcia no depèn únicament de l'oferta de serveis, sinó també de la **qualitat dels accessos**, de la informació a l'usuari, de la fiabilitat operativa i de la coordinació amb la resta de polítiques de mobilitat i d'espai públic.

3.5.1 Xarxa de Serveis de Transport Públic

L'oferta de transport públic s'estructura a partir d'un **sistema multimodal** integrat per serveis ferroviaris, d'autobús urbà i d'autobús interurbà, que en conjunt donen resposta tant a la **mobilitat interna** com als **desplaçaments de connexió metropolitana.**

La caracterització de la xarxa de transport públic s'ha elaborat a partir dels **aspectes següents:**

- Tipologia dels modes de transport públic que donen servei a Barberà: itineraris de les línies, parades i estacions.

- Expedicions per línia i freqüències (en dies feiners i caps de setmana), temps de viatge i velocitat comercial.
- Horaris de servei.
- Sistema tarifari i tipologia de títols de transport.
- Cobertura del servei.
- Qualitat i accessibilitat de les parades.

La xarxa de transport públic que dona servei a Barberà es detalla a la taula següent:

Taula 3-20. Oferta de transport públic per modes de transport

Oferta de transport públic		
Mode	**Àmbit**	**Línies**
Autobús	Urbà	**LB1** (Baricentro)
		LB1 (polígons trajecte llarg)
		LB1 (polígons trajecte curt)
	Interurbà	**A1** (Sabadell – Barcelona)
		A2 (Badia – Barcelona)
		B1 (Badia – Sabadell)
		B2 (Sabadell – Ripollet)
		B4 (Badia – Cerdanyola)
		B6 (UAB – Badia – Sabadell)
	Interurba nocturn	**N61** (Barberà del Vallès – Terrassa – Sabadell)
		N64 (Barberà del Vallès – Sabadell – Terrassa – Rubí)
Ferrocarrils	Rodalies	**R4** (Sant Vicenç de Calders – Manresa)

Font: Elaboració pròpia

Transport públic ferroviari

El mode ferroviari s'articula a través de la **línia R4 de Rodalies de Catalunya**, operada per Renfe, que connecta Barberà del Vallès amb Sant Vicenç de Calders i Manresa, passant per nodes estratègics com Barcelona, Sabadell i Terrassa. El municipi disposa **d'una única estació** de serveis ferroviaris, situada al sector **sud-est del terme municipal**, a l'entorn del carrer de l'Estació.

Els serveis que ofereix Rodalies al municipi de Barberà del Vallès en dies feiners disposen d'una franja horària molt àmplia, compresa entre les 4.46h i passada la mitjanit. El temps de viatge des de Barberà fins a Barcelona–Plaça Catalunya és d'aproximadament 30 minuts, de 7 minuts fins a Sabadell Centre i de 14 minuts fins a Terrassa Estació. Cal assenyalar que algunes expedicions només arriben fins a Terrassa Estació del Nord.

La línia realitza 75 expedicions diàries en sentit Manresa, amb horaris de sortida des de Barberà compresos entre les 5.02h i les 0.03h, de les quals 57 finalitzen a Terrassa Estació del Nord. El nombre d'expedicions en sentit Sant Vicenç de Calders és de 78, de les quals només 21 completen el recorregut integre, iniciant el servei abans (4.46h) i finalitzant-lo també lleugerament abans (23.16h).

El millor nivell de servei ferroviari des de Barberà es produeix en relació amb Sabadell i Terrassa, amb una freqüència en dies feiners de 15 minuts. La freqüència mitjana de pas de les expedicions que arriben fins a Manresa és de 30 minuts.

En sentit contrari, i considerant únicament la connexió amb Barcelona–Plaça Catalunya, la freqüència mitjana és de 14 minuts en dies feiners i d'entre 18 i 19 minuts en caps de setmana i dies festius, en funció del sentit del trajecte.

Taula 3-21. Horaris R4 rodalies

R4 rodalies						
Dia	**Sentit**	**Trajecte**	**Expedicions diàries**	**Horari inicial**	**Hora final**	**Freqüència mitjana de pas**
Feiner	Sant Vicenç de Calders-Manresa	Barberà-Terrassa	75	5.02	0.03	15
		Barberà-Manresa	34	6.03	23.03	30
	Manresa-Sant Vicenç de Calders	Barberà-Pl. de Catalunya	78	4.46	23.16	14
Dissabtes, diumenges i festius	Sant Vicenç de Calders-Manresa	Pl. de Catalunya-Barberà	58	5.33	23.33	19
	Manresa-Sant Vicenç de Calders	Barberà-Pl. de Catalunya	59	5.16	22.4	18

Font: Elaboració pròpia

Cobertura territorial del servei

D'acord amb els resultats obtinguts en El EMQ 2025 a Barberà del Vallès, el ferrocarril és un dels modes millor valorats per les persones que resideixen en el municipi per a realitzar els seus desplaçaments quotidians. De fet, l'estació de Barberà dona servei als barris de Can Gorgs II, Can Gorgs, Can Serra, Estació – Can Esteper, Eixample – Can Llobet, així com a part dels barris de Parc Central, Parc d'Europa i Barri Antic; és a dir, a pràcticament la totalitat de la superfície urbana del municipi, excepte el Barri de La Romànica.

Figura 3.67. Cobertura del servei de Rodalies de Catalunya. Radi de 1.000 metres

Font: Elaboració pròpia

Figura 3.68. Xarxa de serveis de transport públic (Bus urbà)

Font: Elaboració pròpia

Autobús Urbà

El servei d'autobús urbà s'articula mitjançant una **única línia (LB1)**, operada per Moventis Sarbus, que desenvolupa **tres itineraris diferenciats**, adaptats a les necessitats horàries i funcionals de la població. El recorregut complet inclou **25 parades** distribuïdes dins del terme municipal, que connecten els barris residencials amb el centre urbà, els polígons industrials i el centre comercial Baricentro.

Els itineraris de la línia LB1 presenten variacions en funció de la franja horària i del tipus de jornada, amb expedicions específiques cap als polígons industrials en hores punta laborals i un recorregut central operatiu durant la major part del dia. El servei es presta amb horaris diferenciats entre el període octubre–maig i el període juny–setembre, mantenint-se una estructura similar d'expedicions i freqüències. Els diumenges i dies festius no es presta servei urbà.

Taula 3-22. Característiques del servei de bus urbà a Barbera del Vallès del 1 d'octubre al 31 de maig.

Servei d'autobús urbà						
Dia	Sentit	Trajecte	Expedicions diàries	Horari inicial	Hora final	Freqüència mitjana de pas
Feiner	Línia 1B	Des de Pl. d'Espanya	16	6.25	22.00	62
		Des de Baricentro	13	8.40	21.30	64
		Des de polígons	5	6.55	17.10	-
Dissabtes, diumenges i festius	Línia 1B	Des de pl. d'Espanya	14	8.15	22.00	63
		Des de Baricentro	13	8.45	21.30	64

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'ATM, 2025

Cobertura territorial del servei

Des de la perspectiva de la cobertura territorial, l'anàlisi realitzada amb un radi de **300 metres** al voltant de cada parada indica que la línia LB1 aconsegueix gran part del nucli urbà, encara que persisteixen alguns àmbits que queden fora de l'àrea de servei. Concretament, el sector oest del barri de l'Estació i una franja oriental dels barris de Can Gorgs i Can Serra no queden plenament integrats en la xarxa, la qual cosa genera uns certs punts amb accessibilitat més limitada al transport públic.. En termes poblacionals, el servei urbà dona cobertura a **25.470 persones**.

Figura 3.69. Cobertura del servei de bus urbà. Radi 300 m

Font: Elaboració pròpia

Autobús interurbà

A Barberà s'ofereix servei mitjançant sis línies d'autobús interurbà (A1, A2, B1, B2, B4 i B6), operades per l'empresa Moventis Sarbus, amb recorreguts que inclouen itineraris urbans dins del terme municipal.

La cobertura interurbana en Barberà presenta marges de millora, especialment referent a l'ajust entre oferta i demanda. En les hores punta, els autobusos arriben des de Sabadell amb un nivell d'ocupació superior a la seva capacitat operativa, la qual cosa provoca la impossibilitat d'absorbir la demanda addicional en les parades intermèdies i, en la pràctica, suposa la inexistència de servei per a aquests usuaris. Aquesta situació demostra que l'oferta és insuficient i reforça la necessitat de disposar d'una línia interurbana que tingui el seu origen en Barberà i garanteixi un servei adequat..

A continuació, es presenta de manera detallada la informació relativa a les línies d'autobús urbà i interurbà de Barberà en dies laborables, dissabtes i diumenges i festius.

Figura 3.70. Xarxa de serveis de transport públic (bus interurbà)

Font: Elaboració pròpia

Línia A1 (Barcelona-Sabadell)

El seu itinerari discorre pels municipis de Barcelona, Barberà i Sabadell. La línia A1 travessa Barberà per la carretera de Barcelona (N-150). El servei s'ofereix entre les 5.00 i les 21.50 h, amb una freqüència de pas de 20 minuts.

Els dissabtes, el servei funciona entre les 7.20 h i les 22.00 h, amb un interval de 40 minuts, mentre que els diumenges i dies festius la freqüència de pas s'incrementa fins als 60 minuts.

La línia efectua quatre parades al seu pas pel municipi en sentit Barcelona, situades als carrers Nàpols, Monturiol, l'Escultor Llimona i Girona. En sentit Sabadell, les parades es localitzen als carrers Marie Curie, Sant Pere, Monturiol i Ausiàs March.

Línia A2 (Barcelona-Sabadell IKEA)

Connecta els municipis de Barcelona, Barberà, Badia del Vallès i Sabadell. El recorregut bàsic al seu pas per Barberà discorre per la carretera de Barcelona, la ronda de l'Est i el carrer Urgell.

En dies laborables, el servei circula entre les 5.00 i les 22.35 h, amb un interval de pas aproximat d'entre 25 i 26 minuts. Cal assenyalar que no totes les expedicions arriben fins a Sabadell, ja que algunes finalitzen el seu recorregut dins del terme municipal de Badia del Vallès.

Els dissabtes, totes les expedicions arriben al municipi de Sabadell, amb un horari de servei comprès entre les 5.30 i les 23.00 h i un interval de pas d'entre 37 i 38 minuts. Els diumenges i dies festius, l'horari és més reduït (de 8.30 a 23.00 h) i l'interval de pas és d'una hora.

Aquesta línia disposa de tres parades dins del municipi, en ambdós sentits de circulació: Dr. Moragas/ronda de l'Est; carrer Urgell/ronda de Catalunya, i carretera de Barcelona.

Línia B1 (Sabadell-Badia del Vallès)

Connecta els municipis de Sabadell, Barberà i Badia. El recorregut bàsic al seu pas per Barberà discorre per la carretera de Barcelona, la ronda de l'Est i el carrer Urgell.

El servei es presta entre les 5.40 h i les 22.40 h, amb un interval de pas aproximat de 20 minuts. Els caps de setmana i dies festius es redueix el període de servei i s'incrementa lleugerament l'interval de pas fins als 30 minuts.

La línia disposa de cinc parades dins del municipi de Barberà, entre les quals destaquen Nàpols, Dr. Moragas i l'Escultor Llimona.

Línia B2 (Sabadell-Ripollet)

Travessa els municipis de Ripollet, Cerdanyola, Barberà i Sabadell. Dins del terme municipal disposa de diverses parades a la carretera de Barcelona. En dies laborables, circula entre les 6.10 h i les 22.30 h, amb un interval de pas de 20 minuts. Els caps de setmana i dies festius es redueix l'amplitud horària del servei i també la freqüència, que passa a ser de 30 minuts els dissabtes i de 40 minuts la resta de dies. Aquesta línia compta amb quatre parades al municipi, entre les quals destaquen les situades als carrers Sant Pere, Monturiol i Pintor Fortuny (a l'alçada de la benzinera).

Connecta Cerdanyola amb Barberà i Badia del Vallès. Al seu pas pel municipi efectua parades a la carretera de Barcelona, la ronda de l'Est i el carrer Urgell. En dies feiners, circula entre les 6.30 h i les 21.05 h, amb un interval de pas aproximat d'entre 31 i 32 minuts. Els caps de setmana i dies festius es redueix l'horari de servei i la freqüència de pas és d'una hora.

Línia B6 (Sabadell-UAB)

Travessa el campus de la Universitat Autònoma de Barcelona, Badia, Barberà i Sabadell. En dies laborables, en sentit Sabadell, surt des de Cerdanyola del Vallès, Badia de Vallès i Barberà del Vallès i presta servei de 7:30 a 20:50 h; en sentit UAB, surt des de Sabadell, Badia del Vallès i Barberà del Vallès i els horaris són de 6:45 h a 19:52 h, de dilluns a divendres lectius.. No obstant això, persisteixen queixes dels usuaris relacionades amb la freqüència del servei, que és percebuda com a insuficient per a atendre adequadament la demanda.

Aquesta línia no ofereix servei els dissabtes, diumenges, dies festius ni durant el mes d'agost.

Taula 3-23. Característiques del servei de bus interurbà a Barbera del Valles

Servei d'autobús interurbà										
Línia	Recorregut	Feiners			Dissabtes i feiners d'agost			Diumenges i festius		
		Amplitud horària	Interval de pas (minuts)	Nº Expedicions	Amplitud horària	Interval de pas (minuts)	Nº Expedicions	Amplitud horària	Interval de pas (minuts)	Nº Expedicions
A1	Sabadell-Barcelona	05.00	20	51	06.00	40	23	07.30	60	15
	Barcelona-Sabadell	06.00	20	48	07.00	40	23	8.30	60	15
A2	Sabadell-Barcelona	04.30	26	43	04.55	38	29	08.30	60	15
	Barcelona-Sabadell	05.00	25	44	05.30	37	29	9.00	60	15
B1	Sabadell-Badia	04.50	20	52	07.20	30	31	07.40	40	22
	Badia-Sabadell	04.20	20	50	07.00	30	31	07.00	40	23
B2	Sabadell-Ripollet	06.10	20	50	07.00	30	32	8.30	60	15
	Ripollet-Sabadell	05.50	20	51	07.00	30	31	08.30	60	15
B4	Bad a-Cerdanyola	06.30	31	29	06.30	60	15	15.30	60	6
	Cerdanyola-Badia	06.50	32	28	07.00	60	15	16.00	60	6
B6	UAB-Sabadell	07:30	-	8	No hi ha servei					
	Sabadell-UAB	06:45	-	8	No hi ha servei					

Font Elaboració pròpia a partir de dades de l'operador Moventis 2025

Autobús interurbà nocturn

A Barberà hi ha dues línies d'autobús que presten servei en període nocturn.

Figura 3.71. Xarxa de serveis de transport públic (Bus interurbà nocturn)

Font: Elaboració pròpia

Línia N61 (Terrassa-Barcelona)

El recorregut s'inicia a la ronda de Sant Pere de Barcelona i discorre per Sant Cugat, Rubí i Terrassa en el trajecte d'anada, mentre que en el trajecte de tornada travessa Terrassa, Sant Quirze, Sabadell, Badia, Barberà, Cerdanyola i Barcelona.

El servei circula tots els dies de l'any, aproximadament entre les 00.30 h i les 4.30 h, en funció del sentit de circulació i del dia de la setmana. L'interval de pas és d'una hora durant tots els dies.

Línia N64 (Barcelona-Sabadell)

Circula per Barcelona (des de la ronda de Sant Pere) fins a Terrassa, travessant Cerdanyola, Barberà, Sabadell, Sant Quirze i Terrassa. Realitza quatre expedicions les nits de diumenge a dijous i cinc les nits de divendres i dissabtes, amb un interval de pas d'una hora.

L'horari de pas pel municipi de Barberà és aproximadament entre la 1.34 h i les 4.34 h els dies laborables, ampliant-se fins a les 5.14 h les nits de divendres i dissabtes.

Taula 3-24. Característiques de l'oferta de les línies d'autobús nocturnes a Barberà del Vallès

Servei d'autobús interurbà nocturn							
Línia	Recorregut	Nits de diumenge a nits de dijous			Nits de divendres i nits de dissabtes		
		Amplitud horària	Interval de pas (minuts)	Nº Expedicions	Amplitud horària	Interval de pas (minuts)	Nº Expedicions
N61	Terrassa-Barcelona	00.30 – 04.30	60	5	01.30 – 4.30	60	4
	Barcelona-Terrassa	23.45 – 02.45	60	5	23.35 – 02.35	60	4
N64	Sabadell-Barcelona	01.00 – 04.00	60	4	01.00 – 04.40	60	5
	Barcelona-Sabadell	23.25 – 03.25	60	5	23.25 – 03.35	60	5

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'operador Moventis 2025

Cobertura territorial del servei

La cobertura territorial de la xarxa d'autobusos interurbans diürns i nocturns s'ha analitzat com la superfície generada per la superposició de cercles traçats al voltant de les parades, utilitzant un radi de 450 metres, atesa la seva importància metropolitana i el seu doble paper urbà i interurbà.

Amb un radi de 450 metres, la xarxa d'autobusos interurbans cobreix pràcticament la totalitat del nucli urbà. No obstant això, queden fora d'aquesta cobertura la zona oest del barri de l'Estació, l'àmbit corresponent als polígons industrials i l'entorn de Baricentro. Des de la perspectiva de la cobertura poblacional, les parades que ofereixen el servei interurbà donen cobertura a 97.917 persones.

Figura 3.72. Cobertura del servei de bus interurbà i nocturnes. Radi 450 m

Font: Elaboració pròpia

Servei de taxi

L'Institut Metropolità del Taxi (IMT), organisme autònom dependent de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), és l'ens encarregat de l'administració i la gestió del servei de taxi en aquest territori.

Les tarifes i els suplements autoritzats per l'IMT són d'obligat compliment per als titulars de llicències, els conductors i els usuaris del servei. Les tarifes urbanes vigents del servei de taxi a l'Àrea Metropolitana de Barcelona s'exposen mitjançant un adhesiu situat a la finestra posterior dels vehicles.

Taula 3-25. Tarifes urbans taxi

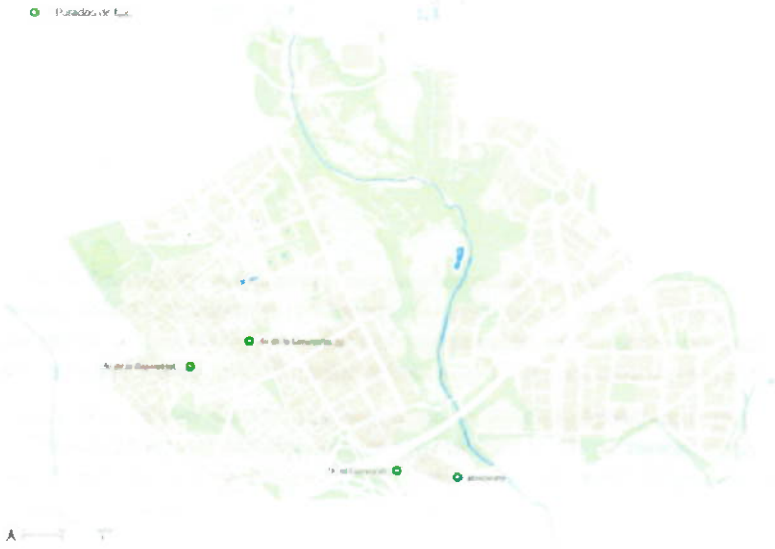
Tarifes urbanes			
Tarifa	**Horari/Aplicació**	**Característiques**	**Preu**
T1	Laborable 8.00 a 20.00	Preu variable segons distància o temps d'espera	Baixada de bandera 2,75€
T2	Laborable de 20.00 a 8.00. Dissabtes i festius	Mateix càlcul que la T1, però en horari nocturns i festiu	Baixada de bandera 2,75€
T3	Contractació mitjançant aplicacions autoritzades	Preu tancat validat per l'IMT segons el Decret 314/2016	Variable segons el trajecte acordat
T4	Trajectes entre el Molí Adossat (creuers) i l'Aeroport de Barcelona	Preu fix amb els suplements inclosos	45€ per trajecte

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'AMB

A Barberà hi ha quatre parades de taxi, situades als punts següents:

- Avinguda de la Generalitat, 1 (plaça Josep Badia), a prop de l'estació de RENFE.
- Avinguda de la Generalitat, 55 (al costat del carrer Doctor Moragas), a prop de l'Ajuntament.
- Carretera Nacional 150, km 6,7, a l'àmbit del centre comercial Baricentro.
- Carretera Nacional 150, km 6,7, davant de l'Hotel Campanile.

Figura 3.73. Ubicació parades de taxi



Font: Elaboració pròpia

3.5.2 Intermodalitat

Els aparcaments intermodals per al vehicle privat exerceixen un paper clau en la intermodalitat urbana, ja que permeten combinar l'ús del cotxe amb el transport públic, la bicicleta o els desplaçaments a peu. Els aparcaments dissuasius gratuïts o ben connectats faciliten el canvi modal, redueixen el trànsit i afavoreixen una mobilitat més sostenible. Quan estan adequadament dissenyats, són segurs i accessibles, esdevenen nodes que transformen la mobilitat individual en mobilitat col·lectiva, connectant la ciutat d'una manera més eficient i saludable.

A Barberà del Vallès s'han identificat els següents emplaçaments que compleixen la funció d'aparcaments intermodals:

- **Aparcament P1**, en el centre comercial Baricentre, ubicat al Camí de Can Planes, 46. Obert les 24 h i gratuït. Adaptat per a persones usuàries de cadira de rodes.

- **Aparcament públic** situat al carrer del Dr. Fleming, 45. Es troba relativament allunyat del centre i no disposa de mesures de seguretat destacables.

Figura 3.74. Aparcament P1 (Camí de Can Planes, 46. Centre Comercial Barnacentro)

Font: Google Maps

Addicionalment, a l'estació de tren de Barberà del Vallès hi ha zones d'estacionament gratuït disponibles als seus voltants. Tot i que no existeix un aparcament soterrat oficial gestionat per RENFE, l'entorn de l'estació —especialment a l'avinguda de la Generalitat i als carrers adjacents, com el carrer de Nemesi Valls— disposa de places d'estacionament en superfície sense cost.

Finalment, existeixen aparcabicis i estacionaments per a motocicletes distribuïts arreu del municipi (Rambla Europa, avinguda de la Generalitat, carretera de Barcelona, carrer de Nemesi Valls, etc.). Aquest tipus d'estacionaments ofereixen una solució funcional que promou la mobilitat sostenible a la ciutat, facilitant l'accés ràpid als centres educatius, a les parades de transport públic i a les zones comercials. A més, permeten que la ciutadania opti per vehicles més àgils i menys contaminants, fet que es tradueix en:

- Reducció del volum de trànsit i, per tant, disminució dels nivells d'emissions contaminants.
- Estalvi de costos i de temps en els desplaçaments.
- Millora de l'ordre a l'espai públic, en oferir espais segurs i visibles per a l'estacionament de bicicletes i motocicletes, reduint el risc de robatoris.

3.5.3 Infraestructures i elements del transport públic

La infraestructura associada al transport públic a Barberà del Vallès està constituïda pel **conjunt d'estacions, parades i elements de suport** que permeten la prestació dels serveis ferroviaris i d'autobús, i que condicionen de manera directa l'accessibilitat, la qualitat percebuda i la funcionalitat del sistema. La seva anàlisi és fonamental per avaluar la capacitat del transport públic d'actuar com una alternativa competitiva al vehicle privat.

Estació ferroviària

L'estació de Rodalies de Barberà del Vallès forma part de la línia R4 de la xarxa de Rodalies de Catalunya i està gestionada per ADIF com a titular de les instal·lacions, mentre que RENFE presta els serveis ferroviaris de passatgers.

La accessibilitat universal constitueix una línia estratègica d'actuació d'ADIF per a totes les seves infraestructures ferroviàries, amb l'objectiu de facilitar el trànsit i l'ús de les estacions per part de persones amb mobilitat reduïda, persones usuàries de cadira de rodes i altres col·lectius amb necessitats específiques. Això inclou mesures que suprimeixen barreres arquitectòniques, promouen itineraris adaptats i garanteixen condicions d'igualtat d'accés als serveis i andanes.

L'estació de Rodalies de Barberà del Vallès ha estat objecte de diverses actuacions de millora de l'accessibilitat, que han inclòs obres per a la millora dels accessos i la implantació de rampes, amb l'objectiu d'assolir una plataforma única i un entorn més amable per als vianants. Entre aquestes actuacions destaquen les següents:

- Renovació de les escaleres mecàniques exteriors.
- Millora dels sistemes d'informació al viatgers.
- Actuacions d'ordenació d'entorns.

Parades d'autobús

El sistema de transport públic de Barberà del Vallès disposa de parades d'autobús distribuïdes arreu del terme municipal, principalment entre el nucli històric i els polígons industrials de Santiga i de Can Salvatella.

Segons les dades facilitades per l'Ajuntament, existeixen 50 parades d'autobús al municipi. Tanmateix, a partir de l'auditoria realitzada per l'equip redactor del PMUS, s'han identificat únicament **42 parades amb senyalització clarament identificable**. De les vuit parades restants, set no disposen de cap tipus de senyalització, mentre que una ha estat comptabilitzada de manera duplicada; aquesta darrera es troba situada davant de l'estació de tren de Barberà (codi 8850).

De les 42 parades analitzades, la tipologia majoritària correspon a una ubicació en tram recte de vorera (20 parades), essent l'estacionament en bateria la segona tipologia més freqüent (11 parades).

Taula 3-26. Tipologia de parada d'autobús a Barberà del Vallès

Tipologia de parada d'autobús			
En carril de circulació	En vorera	Tram recte	20
		Tram en corba	6
	En plataforma prefabricada		-
Fora de carril	Apartador exclusiu		1
	Banda aparcament	Fila	11
		Bateria	4
Total			42

Font: Elaboració pròpia

El 52 % de les parades del municipi estan senyalitzades únicament mitjançant un pal indicador i se situen majoritàriament a les zones dels polígons industrials. El 36 % de les parades disposen de

marquesina amb banc i, addicionalment, s'ha identificat una parada que compta amb senyalització horitzontal a la calçada (pintura).

Taula 3-27. Tipologia de mobiliari a les parades

Tipologia de mobiliari		
Tipologia	Parades	%
Marquesina + Bancs	15	36%
Pal	22	52%
Pal + Banc	4	10%
Horitzontal	1	2%
	42	100%

Font: Elaboració pròpia

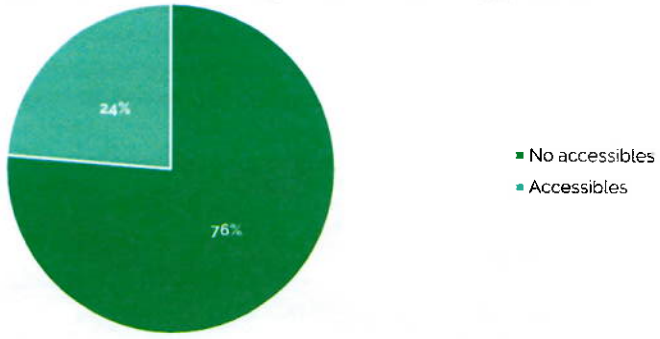
L'accessibilitat de les parades presenta un ampli marge de millora, atès que només un 24 % d'aquestes són accessibles i, per tant, la gran majoria queda fora d'aquesta classificació (76 %).

Taula 3-28. Accessibilitat a les parades d'autobus

Accessibilitat de les parades		
Tipologia	Parades	%
Accessible	10	24%
No accessible	32	76%
	42	100%

Font: Elaboració pròpia

Figura 3.75. Distribució de les parades d'autobús segons el seu grau d'accessibilitat (*).



Font: elaboració pròpia.

Pel que fa als elements indicatius de les parades, en **el 55 % d'aquestes no hi ha informació rellevant sobre el servei d'autobús.** Aquesta situació coincideix amb la tipologia de senyalització en forma de pal.

Taula 3-29.Tipologia de panells informatius en les parades

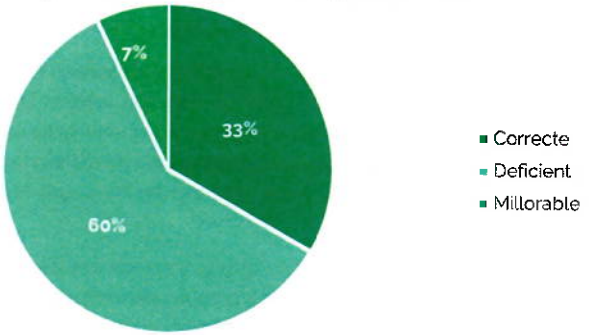
Informatiu en les parades		
Tipologia	Parades	%
Panell normal	19	45%
Sense informació	23	55%
	42	100%

Font: Elaboració pròpia

Avaluació de les parades

L'avaluació de l'estat de manteniment i de l'accessibilitat de les parades d'autobús ofereix uns resultats que posen de manifest deficiències significatives en tots els paràmetres analitzats. S'hi detecten **mancances relacionades amb l'estat dels elements de mobiliari urbà** (pal, marquesina, etc.), així com amb l'absència d'informació al viatger i amb les condicions d'accessibilitat.

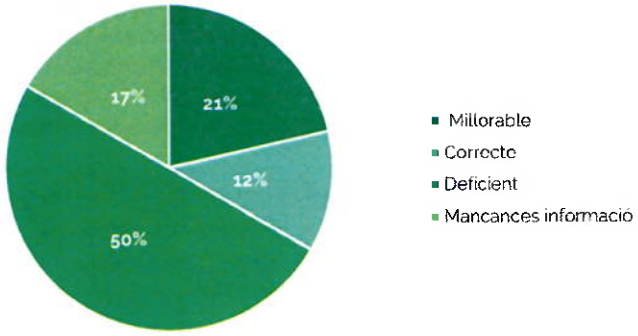
Figura 3.76. Avaluació de les característiques segons la tipologia de parada



Font: Elaboració pròpia

El **50 % de les parades d'autobús no disposen d'informació relativa als horaris i al recorregut** de la línia, especialment en el cas de la tipologia de parada corresponent a un pal. La informació disponible en el 21 % de les parades presenta una visibilitat reduïda o es troba deteriorada, i en un 17 % dels casos és incompleta. Només el 12 % de les parades disposen d'una informació adequada.

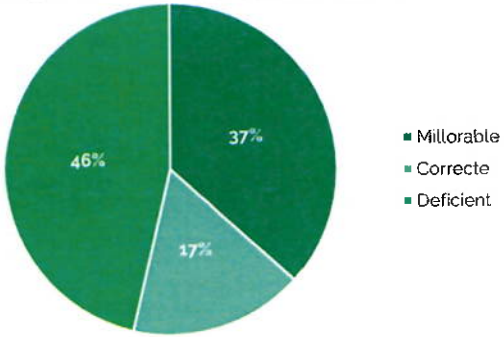
Figura 3.77. Avaluació de la informació disponible a les parades



Font: Elaboració pròpia

Un 17 % de les parades permeten maniobres d'aproximació correctes dels autobusos, mentre que en un 46 % dels casos no existeix espai suficient.

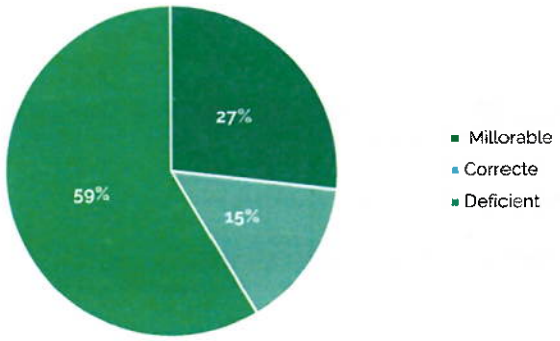
Figura 3.78. Avaluació de l'accessibilitat per a l'autobús



Font: Elaboració pròpia

El **59 % de les parades avaluades no compleixen les dimensions adequades per facilitar l'accés de vianants amb dificultats de mobilitat o de cotxets infantils**. Només el 15 % de les parades responen a paràmetres adequats d'accessibilitat.

Figura 3.79. Avaluació de l'accessibilitat per als vianants



Font: Elaboració pròpia

3.5.4 Tarifes del transport públic

El servei de transport públic de Barberà s'inclou dins l'àmbit del sistema tarifari integrat i aplica les tarifes fixades per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àrea de Barcelona per als desplaçaments dins d'una mateixa zona. **Barberà del Vallès pertany a la zona 2C, d'acord amb la classificació de les sis corones tarifàries de l'ATM.**

El bitllet senzill es pot adquirir a cada operador en el moment d'accés al servei i no dona dret a transbord. La resta de títols de transport (T-Casual, T-Usual, T-Dia, etc.) es poden comprar a les estacions ferroviàries i als punts de venda habituals de l'ATM, i permeten realitzar transbords amb altres modes i serveis inclosos dins l'àmbit integrat.

Taula 3-30.Tarifes ATM 2025 per desplaçaments a l'àmbit integrat per zones

Tarifes ATM (2025)									
Zona	Bitllet senzill	T-Casual	T-Usual	T-Jove	T-Dia	T-Familiar	T-Group	T-Aire	T-Verda
Zona 1	2,65	12,55	22,00	44,00	11,55	11,05	87,35	2,30	Gratuït
Zona 2	3,80	24,65	29,65	44,00	17,65	20,95	172,45	4,45	Gratuït
Zona 3	4,95	33,55	41,60	44,00	22,15	29,70	234,75	6,05	Gratuït
Zona 4	6,35	43,15	50,09	44,00	24,75	38,50	301,70	7,80	Gratuït
Zona 5	8,10	49,55	58,35	44,00	27,70	44,00	346,75	8,95	Gratuït
Zona 6	9,45	52,70	62,55	44,00	31,00	46,20	368,70	9,50	Gratuït

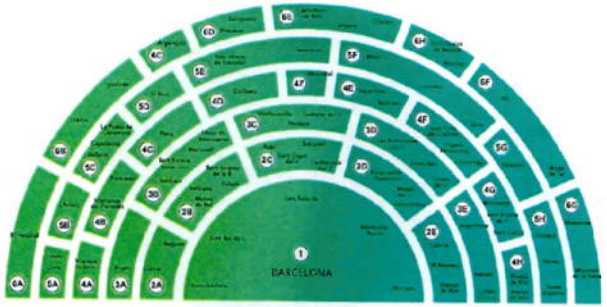
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'ATM, 2025

La targeta **T-verda** és gratuïta durant un període de tres anys i s'adreça a les persones empadronades en l'àmbit de l'ATM que acreditin el desballestament recent d'un vehicle contaminant i que es comprometin a no adquirir-ne un altre durant el període de vigència d'aquest títol.

Altres títols de transport bonificats són els següents:

- Targeta T-16: títol de transport destinat a infants de 4 anys fins al 31 de desembre de l'any en què compleixin els 16 anys, vàlid dins de la zona tarifària del municipi de residència.
- T-usual bonificada: adreçada a persones en situació d'atur que acreditin estar en recerca activa de feina.
- Targetes FM/FN: títols destinats a membres de famílies monoparentals i nombroses, de categoria general o especial, que es classifiquen de la manera següent:
  - T-usual FM/FN (general o especial).
  - T-jove FM/FN (general o especial).
  - T-70/90 FM/FN (general o especial).

Figura 3.80. Zonificació de la targeta T-mobilitat



Font: T-mobilitat

El servei de Rodalies, a més de permetre l'accés mitjançant la targeta T-mobilitat, disposa dels següents títols de transport:

- **Bitllet senzill:** títol de transport vàlid per realitzar un únic viatge durant les dues hores posteriors a la seva validació o per al tren especificat en el bitllet. És vàlid fins al canvi de tarifes.
- **Anada i tornada (dos viatges):** vàlid durant les dues hores següents a la seva validació per a cadascun dels dos viatges o per als trens especificats en el bitllet. És vàlid fins al canvi de tarifes. No incorpora descompte i equival al doble del preu del bitllet senzill.
- **Infants:** els menors de 4 anys poden viatjar de manera gratuïta sempre que no ocupin plaça dins del vagó.
- **Targeta daurada:** títol adreçat a persones majors de 60 anys, pensionistes majors de 18 anys en situació d'incapacitat física o psíquica permanent total, absoluta o gran invalidesa formalment declarada, així com a persones amb un grau de discapacitat igual o superior al 33 %. Amb la targeta daurada, les persones usuàries gaudeixen d'una reducció del 40 % en el preu del bitllet senzill o d'anada i tornada. El descompte s'aplica qualsevol dia de la setmana.
- **Cercaparking:** títol que inclou el viatge en tren i l'estacionament a l'estació. Aquests títols es comercialitzen en funció de la capacitat disponible de l'aparcament.
- **Família nombrosa o monoparental:** la disposició del carnet corresponent comporta dos tipus de descompte en els viatges de Rodalies: un 20 % per a la categoria general i un 50 % per a la categoria especial.

L'empresa operadora del servei d'autobús interurbà que presta servei a Barberà admet títols integrats i, a més, disposa de títols propis, les tarifes dels quals són les següents:

Taula 3-31.Tarifes dels títols propis de Moventis (2025)

Tarifes autobús interurbà (2025)			
Títols Moventis	**1 zona**	**2 zones**	**3 zones**
Bitllet senzill	2,65€	3,80€	4,95€
Targeta S1	10,05€	-	-
Targeta S2	-	19,70€	-
Targeta S3	-	-	26,85€

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Moventis

3.5.5 Demanda de transport públic

L'anàlisi de la demanda de transport públic a Barberà del Vallès s'ha realitzat a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament, els operadors i l'ATM, corresponents principalment a la mitjana diària de validacions per parada i línia en el cas del servei d'autobús, i a les sèries anuals de viatgers del servei ferroviari de Rodalies. Aquest enfocament permet identificar els patrons reals d'ús del sistema i el seu paper dins la mobilitat quotidiana urbana i metropolitana.

Serveis ferroviaris

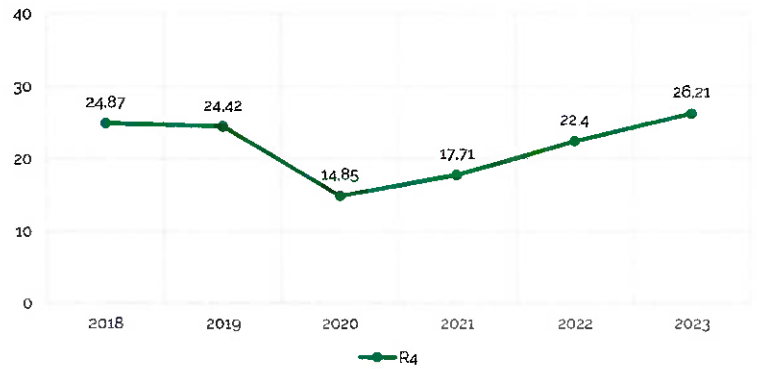
Pel que fa al mode ferroviari, d'acord amb el nombre de viatgers de la línia R4 de Rodalies, fora de l'àmbit de la primera corona metropolitana a la qual pertany Barberà del Vallès, en els anys posteriors a 2020 s'observa un creixement progressiu de la demanda, arribant a un increment del 26,48% l'any 2022, fins a superar els valors registrats l'any 2019, segons les dades disponibles de l'ATM.

Taula 3-32.Increment viatges anuals de rodalies entre els anys 2019 i 2023 (dades Resta STI)

Usuaris resta STI/anys					
Renfe Rodalies	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Milions	24,42	14,85	17,71	22,4	26,21
Increment (%)	-1,81%	-39,19%	19,26%	26,48%	17,01%

Font: ATM Barcelona i Observatori de la Mobilitat de Catalunya (2024)

Figura 3.81. Viatges anuals a la línia R4 de rodalies Resta STI entre 2018 i 2023 (milions)



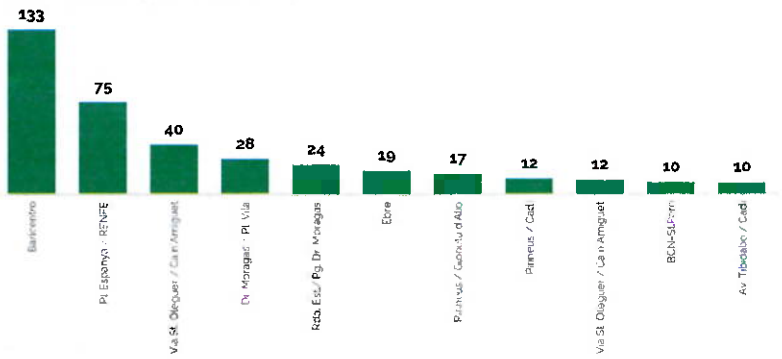
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'ATM Barcelona i Observatori de la Mobilitat de Catalunya (2024)

Autobús urbà

L'estudi de la demanda del servei d'autobús es basa en les dades facilitades per l'Ajuntament de Barberà del Vallès, corresponents a la mitjana diària de pujades de persones usuàries a les diferents parades, per a cadascuna de les línies que operen al municipi durant l'any 2024.

D'acord amb l'anàlisi de la informació disponible relativa al servei de la **línia LB1**, la parada situada al Centre Comercial Baricentro registra, de mitjana, el volum més elevat de demanda diària (133 viatgers), seguida de la parada pròxima a l'estació ferroviària (75 viatgers). Ambdós emplaçaments constitueixen dos pols atractors i generadors de mobilitat rellevants a Barberà del Vallès.

Figura 3.82. Mitjana de pujades diàries. Línia LB1 a Barbera del Vallès.



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Barberà del Vallès

Figura 3.83. Mitjana de pujades diàries (bus urbà) per parada

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Barberà del Vallès

Autobús interurbà

En aquest apartat s'analitza la demanda relativa al servei interurbà d'autobús corresponent a les **línies A1, A2, B1, B2 i B4**. Les dades analitzades posen de manifest el pes dels desplaçaments en autobús, especialment des de Barberà del Vallès cap a Barcelona ciutat, en el context de la mobilitat metropolitana.

En aquest sentit, destaquen pel seu volum de demanda les parades del carrer Nàpols, Ronda de l'Est – Doctor Moragas i Sant Pere, on conflueixen pràcticament totes les línies d'autobús metropolità que presten servei a Barberà del Vallès i que es disposen en paral·lel a la carretera N-150, que travessa el municipi. Aquesta concentració de fluxos suggereix que l'oferta actual podria resultar insuficient per a atendre de manera equilibrada les necessitats de mobilitat del conjunt del territori.

Línia A1 Barcelona-Sabadell

El volum més elevat de pujades de viatgers en sentit Barcelona es registra a la parada del carrer Nàpols (335 viatgers diaris de mitjana), seguida de les pujades a la parada de Marquesos de Barberà (186 viatgers).

En sentit Sabadell, la parada de Sant Pere destaca com la que presenta una major demanda mitjana diària (257 viatgers), amb una diferència notable respecte de la següent parada amb més ús per part de les persones usuàries d'aquesta línia, situada al carrer Marie Curie (109 viatgers).

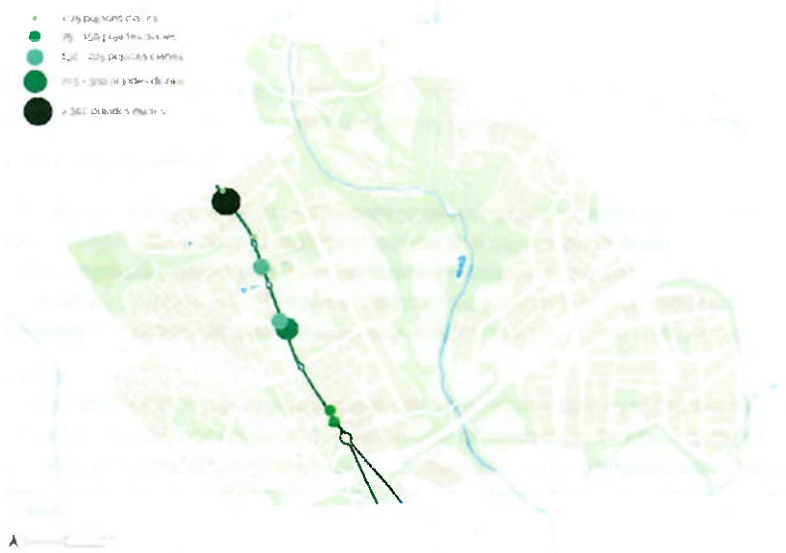
La línia A1 presenta limitacions de capacitat en les franges de major demanda, ja que els autobusos arriben a Barberà amb nivells d'ocupació molt elevats procedents de Sabadell, la qual cosa dificulta l'accés dels usuaris en aquestes parades. Aquesta situació afecta especialment als desplaçaments obligats per motius laborals i educatius, al no garantir-se la disponibilitat del servei en els moments de major necessitat. La freqüència actual, amb intervals de 30 minuts, no permet absorbir la demanda acumulada ni respondre adequadament a incidències en Rodalies, que incrementen la pressió sobre la línia. Tot això es reflecteix en queixes ciutadanes freqüents, que posen de manifest la persistència del problema en el temps.

Taula 3-33. Parades de la línia interurbana A1 amb major volum de demanda

Demanda línia A1		
Direcció	Parada	Mitjana pujades diàries
Sabadell-Barcelona	Ctra. de Barcelona - Escultor Llimona	197
	Ctra. de Barcelona - Carrer Girona	134
	Ctra. de Barcelona - Marquesos de Barberà	186
	Ctra. de Barcelona - Carrer de Nàpols	335
Barcelona-Sabadell	Ctra. de Barcelona - Carrer. d'Ausies March	63
	Ctra. de Barcelona - Carrer Marie Curie	109
	Ctra. de Barcelona - Carrer Monturiol	75
	Ctra. de Barcelona - Carrer St. Pere	257

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Barberà del Vallès

Figura 3.84. Mitjana de pujades diàries. Línia A1 a Barberà del Vallès



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Barberà del Vallès

Línia A2 Barcelona-Sabadell IKEA

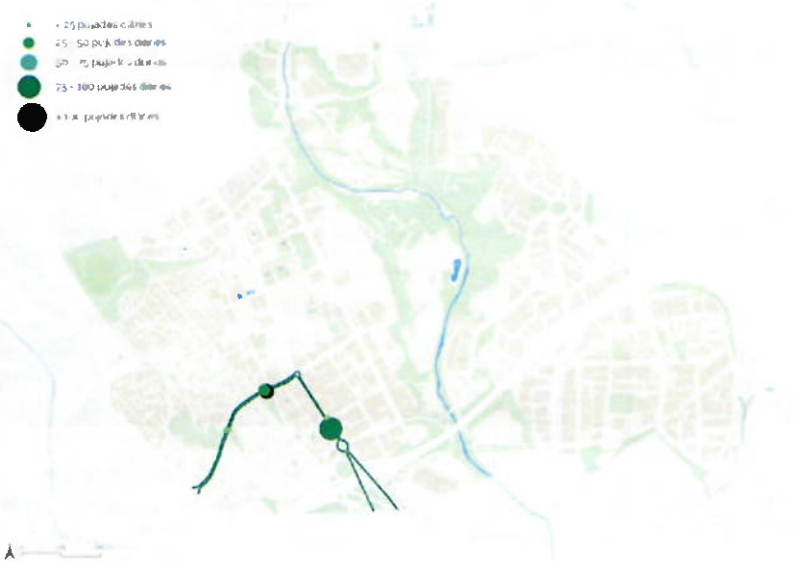
La parada situada a la confluència dels carrers Ronda de l'Est i Doctor Moragas registra el nombre més elevat de viatgers de mitjana diària tant en sentit Barcelona (176) com en sentit Sabadell (37).

Taula 3-34. Parades de la línia interurbana A2 amb major volum de demanda

Demanda línia A2		
Direcció	Parada	Mitjana pujades diàries
Sabadell – Barcelona	Dr. Moragas - Rda. Est.	176
	Ctra. de Barcelona - Girona	99
	C. Urgell – Rda. de Catalunya	25
Barcelona - Sabadell	Dr Moragas – Rda. Est.	37
	C. Urgell – Rda. de Catalunya	2
	Ctra. Barcelona - C. Marie Curie	12

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Barberà del Vallès

Figura 3.85. Mitjana de pujades diàries. Línia A2 a Barberà del Vallès



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Barberà del Vallès

	Ctra. de Barcelona - Carrer Monturiol	63
	Ctra. de Barcelona - Carrer St. Pere	175
	C. Urgell – Rda. de Catalunya	14

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Barberà del Vallès

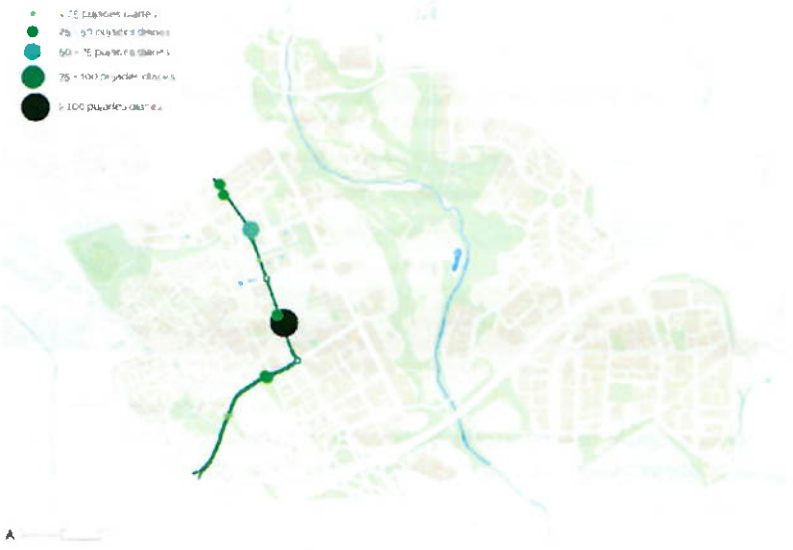
Línia B1 Sabadell-Badia del Vallès

La parada de Nàpols, amb una mitjana de 44 viatgers, i la parada situada a la Ronda de l'Est – Dr. Moragas, amb 37 pujades registrades, constitueixen les dues parades amb major demanda en sentit cap a Badia, des de Sabadell.

Taula 3-35. Parades de la línia interurbana B1 amb major volum de demanda

Demanda línia B1		
Direcció	Parada	Mitjana pujades diàries
Sabadell-Badia del Vallès	Dr. Moragas - Rda. Est.	37
	Urgell - Rda. Catalunya	2
	Ctra. de Barcelona - Escultor Llimona	32
	Ctra. de Barcelona - Marquesos de Barberà	18
	Ctra. de Barcelona - Carrer de Nàpols	44
Badia del Vallès-Sabadell	Dr. Moragas - Rda. Est.	48
	Ctra. de Barcelona - Carrer d'Ausiàs March	48

Figura 3.86. Mitjana de pujades diàries Lin a B1 a Barberà del Vallès



Font: Elaboració pròpia

Línia B2 Sabadell-Cerdanyola-Ripollet

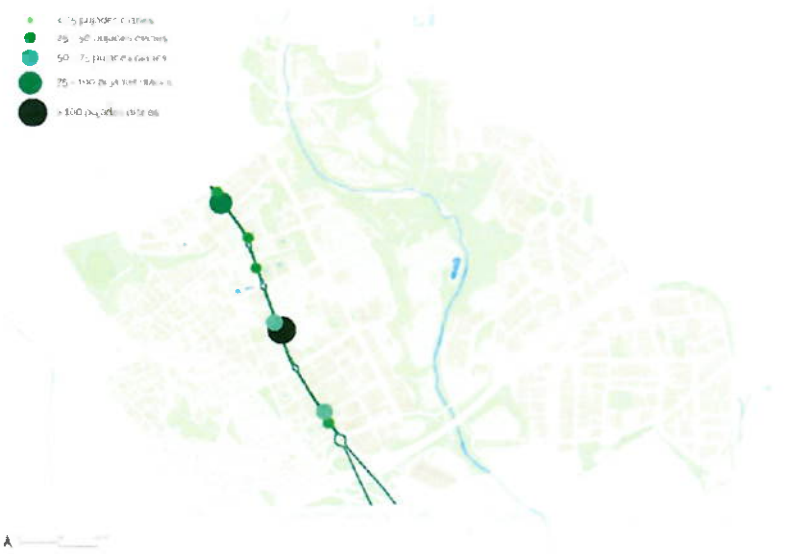
En aquest cas, igual que en les línies ja analitzades, la parada de Nàpols en sentit Cerdanyola (98 pujades) i la de Sant Pere en sentit Sabadell (149) destaquen pel seu volum de demanda en relació amb la resta d'ubicacions.

Taula 3-36. Parades de la línia interurbana B2 amb major volum de demanda

Demanda línia B1		
Direcció	**Parada**	**Mitjana pujades diàries**
Sabadell-Cerdanyola del Vallès	Ctra. de Barcelona - Escultor Llimona	73
	Ctra. de Barcelona - Carrer Girona	49
	Ctra. de Barcelona - Marquesos de Barberà	45
	Ctra. de Barcelona - Carrer de Nàpols	98
Cerdanyola-Sabadell del Vallès	Ctra. de Barcelona - Carrer. d'Ausies March	35
	Ctra. de Barcelona - Carrer Marie Curie	56
	Ctra. de Barcelona - Carrer Monturiol	49
	Ctra. de Barcelona - Carrer St. Pere	149

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Barbera del Valles

Figura 3.87. Mitjana de pujades diàries Línia B2 a Barbera del Valles



Font: Elaboració pròpia

Línia B4 Cerdanyola-Badia

En termes absoluts, aquesta línia, que presta servei des de Barberà cap als municipis limitrofs, registra el menor volum de demanda en comparació amb la resta de línies interurbanes analitzades. Aquest fet posa de manifest una menor incidència dels desplaçaments de proximitat en transport públic en el marc de la mobilitat interurbana.

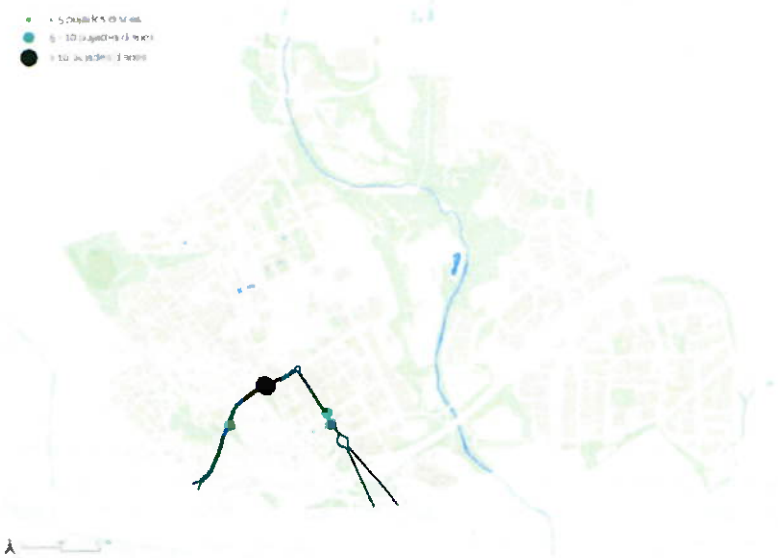
La parada amb major nombre de pujades és la de Ronda de l'Est – Dr. Moragas (16).

Taula 3-37. Parades de la línia interurbana B4 amb major volum de demanda

Demanda línia B1		
Direcció	**Parada**	**Mitjana pujades diàries**
Badia del Vallès-Cerdanyola del Vallès	Dr. Moragas - Rda. Est.	16
	Ctra. de Barcelona - Girona	10
	C. Urgell – Rda. de Catalunya	1
Cerdanyola del Vallès-Badia del Vallès	Dr. Moragas - Rda. Est.	16
	C. Urgell – Rda. de Catalunya	2
	Ctra. Barcelona - C. Marie Curie	9

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Barbera del Valles

Figura 3.88. Mitjana de pujades diaries Línia B4 a Barberà del Vallès



Font: Elaboració pròpia

Demanda global parades

Les parades de les línies d'autobús urbanes i interurbanes proporcionen un accés al servei de transport ben distribuït a tot el centre urbà, així com cap als pols d'atracció i generació de mobilitat, com el centre comercial Baricentro.

Les parades amb major volum de demanda es localitzen als eixos viaris de Sant Pere, Nàpols, Escultor Llimona i al Passeig del Doctor Moragas. Així mateix, es registra una afluència elevada de passatgers a les parades situades als Marquesos de Barberà, Girona, al centre comercial Baricentro i a Marie Curie, principalment en l'eix de la N-150.

Figura 3.89. Demanda de viatgers en transport públic (bus interurbà)

Font: Elaboració pròpia

3.6. Xarxes bàsiques de mobilitat. Vehicle privat motoritzat

Barberà del Vallès és una ciutat amb el trànsit pacificat, amb una velocitat límit a totes les vies de 30 km/h, a excepció de la ctra. de Barcelona, el c. d'Arquímedes, l'av. del Castell de Barberà i alguns carrers de la zona industrial. A l'entorn de zones sensibles, com ara els centres educatius o els centres de gent gran, s'estableixen algunes zones amb límit de 20 o 10 km/h.

En aquest apartat s'analitza la jerarquia de la xarxa viària i els elements de senyalització orientativa.

3.6.1 Jerarquització de la xarxa viària

S'ha jerarquitzat el viari de Barberà del Vallès en 5 tipologies diferenciades:

- **Xarxa interurbana i accessos:** es correspon amb accessos i vies interurbanes.
- **Xarxa principal metropolitana**: és la xarxa vertebradora de connexió del continu urbà metropolità.
- **Xarxa principal urbana** conformada per la xarxa interna vertebradora de la ciutat.
- **Xarxa secundària**: es tracta de la xarxa interna articular o distribuïdora dels principals barris o nuclis de la ciutat.
- **Xarxa veïnal**: es correspon amb vies internes veïnals, convencionals o bé les vies pacificades de la ciutat amb preferència per als vianants i modes no motoritzats. No s'inclouen les plataformes d'ús exclusiu per als vianants, ni tampoc els camins o les vies verdes.

La longitud total de la **xarxa viària interna** de Barberà del Vallès és de **99,9 km**, (no s'han comptabilitzat els trams de la xarxa interurbana i accessos). Cadascuna de les tipologies correspon a una funcionalitat concreta on conviuen els diferents modes de mobilitat.

Figura 3.90. Jerarquització de la xarxa viària de Barberà del Vallès

Font: Elaboració pròpia

Tenint en compte la xarxa interna, sense considerar la bàsica d'accés, la ciutat es caracteritza pel predomini de vies de caràcter veïnal, que representen el 42% de la longitud total de la xarxa viària interna de Barberà del Vallès- La xarxa principal, sumant la de caràcter metropolità i la de caràcter més intern, representa un 42% de la longitud total del viari, igual que la xarxa veïnal.

Taula 3-38.Xarxa viària de la ciutat

Xarxa viària		
Tipologia	Longitud (m)	%
Xarxa metropolitana	7.903	8%
Xarxa principal	34.340	34%
Xarxa secundària	16.175	16%
Xarxa veïnal	41.198	42%
TOTAL	99.916	

Font: Elaboració pròpia

Accessos i vies interurbanes

Barberà del Vallès gaudeix d'una ubicació estratègica dins l'àrea metropolitana de Barcelona, fet que li permet tenir una bona connexió amb les principals vies interurbanes. En concret, hi ha dues vies interurbanes, amb caràcter de carretera o autopista convencional, que, tenen un paper important: l'AP-7 i la C-58.

- **AP-7.** És una de les artèries fonamentals de la xarxa viària estatal que recorre la costa mediterrània. Disposa d'un accés a Barberà del Vallès mitjançant un important nus viari, que connecta amb altres vies de gran capacitat com la B-30, la C-58 i la N-150. Aquest enllaç constitueix un dels punts amb major intensitat de trànsit de Catalunya, ja que facilita la mobilitat cap a Cerdanyola del Vallès, Ripollet, Terrassa, Sabadell i Barcelona. A més compta amb una altra sortida en la zona industrial, més concretament en els polígons de Santiga i Can Salvatella.
- **C-58.** Constitueix un dels principals eixos viaris de gran capacitat de l'àmbit metropolità, connectant directament Barcelona amb el Vallès Occidental i el Bages. Al seu pas per Barberà del Vallès, la C-58 discorre molt propera al nucli urbà i es troba estretament vinculada al gran nus viari compartit amb l'AP-7/B/30, des d'on s'articulen els principals accessos al municipi. Aquesta infraestructura suposa elevades intensitats de trànsit, amb un pes molt significatiu de vehicles de pas, esdevenint un element clau en l'estructura viària i en la mobilitat supramunicipal de Barberà del Vallès.

Figura 3.91. Xarxa viària principal metropolitana i principals accessos

Font: Elaboració pròpia

Xarxa principal metropolitana i urbana

Xarxa metropolitana

Són les vies que vertebren la trama urbana contínua de caràcter metropolità a nivell intern. Tenen un marcat caràcter d'ús urbà, però encara concentren un considerable nombre de vehicles de pas. Moltes coincideixen amb antigues carreteres que s'han convertit en vies principals a escala metropolitana. Tenen una doble funcionalitat: vertebradores a nivell intern municipal i a nivell global metropolità. Funcionen com a corredors principals que estructuren la mobilitat entre barris com el Barri Antic, Ca Serra, Ca Gorgs o la Estació, a més de facilitar la connexió amb municipis veïns com Sabadell, Badia del Vallès o Cerdanyola.

Els carrers que componen aquesta xarxa són:

- Ctra. de Barcelona
- Av. d'Arraona

La longitud total d'aquesta xarxa és de 7.903 metres, que representen un **8% de la longitud total** de la xarxa viària interna del municipi.

Xarxa principal urbana

Es consideren vies principals urbanes aquelles utilitzades per a realitzar llargs desplaçaments interns i que connecten amb les vies interurbanes i les principals vies metropolitanes. Reben més trànsit que la resta de les vies i resulten eixos clau de mobilitat en el municipi, ja que connecten el centre urbà amb la xarxa viària externa.

La longitud total de la **xarxa principal és de 34.340 metres**, que representen un **34%** de la longitud total de la xarxa viària interna del municipi.

Taula 3-39.Xarxa principal urbana de Barberà del Vallès

Xarxa principal urbana		
Nom del carrer		
C. d'Arquímedes	Av. d'Arraona	Av. de Castell de Barberà
Av. de la Verge de Montserrat	Av. del Castell de Barberà	Av. Salvatella
Av. Torre de Mateu	C. de Juan de la Cierva	C. Casal de Sta. Coloma
C. d'Altimira	C. d'Urgell	C. de Cerdanyola
C. de la Circumval·lació	C. de la Salut	C. de Leonardo da Vinci
C. de Llobateres	C. de Mogoda	C. de Monturiol
C. de Nàpols	C. del Pintor Fortuny	C. dels Marquesos de Barberà
C. Gorchs Lladó	C. Llobateres	C. Serra de la Salut
C. Tibidabo	Ctra. de Ripollet	Pg. de Dr. Moragas

Xarxa principal urbana		
Nom del carrer		
Rda. de l'Est	Rda. de Sta. Maria	Rda. Indústria
Via de St. Oleguer		

Font: Elaboració pròpia

A la majoria dels casos, igual que les metropolitanes, es tracta de vies amb dos sentits de circulació i amb, en general, un carril per sentit. La seva amplada de secció és gran (superiors als 10 metres). Generalment, disposa d'aparcaments a banda i banda i els amples totals de vorera amplis. Són els eixos d'ús preferent pel transport públic, ja que sovint garanteixen una velocitat comercial superior a la resta de vies secundàries i a més disposen de la continuïtat necessària per a articular els serveis d'autobusos urbans i interurbans.

Xarxa secundària

Aquest tipus de vies absorbeixen els desplaçaments en vehicle privat per l'interior del municipi, facilitant els desplaçaments a nivell intern en els barris i sectors de la ciutat. Faciliten també la connexió amb la xarxa primària alhora que també permeten accedir a la xarxa de carrers de caràcter veïnal.

Taula 3-40.Xarxa secundaria de Barberà del Vallès

Xarxa secundària		
Nom del carrer		
Av. de la Generalitat	Av. Puig dels Tudons	C. d'Estoril
Camí de Can Planes	C. d'Isaac Albéniz	C. d'Enric Granados
C. de Girona	C. de Basilea	C. de l'Estació
C. de la Torre Esteper	C. de les Roquetes	C. de Marconi
C. de Marie Curie	C. de Nemesi Valls	C. de Pere Sanfeliu
C. de Puigcerdà	C. de Rafael Casanoves	C. de Ramon y Cajal
C. de Sant Jordi	C. del Bosc	C. del Comte Berenguer
C. del Pintor Fortuny	C. del Pintor Sorolla	C. del Poeta Maragall
C. Poeta Folguera	C. Verneda	Rda. de Catalunya
Rda. de Pau Vila		

Font: Elaboració pròpia

La seva longitud total és de 16.175 metres, que representa el 16% de la longitud total de la xarxa viària interna del municipi.

Generalment, es tracta de vies d'un sol carril, amb un o dos sentits de circulació. Presenten seccions de calçada superiors als 6 o 7 metres, cosa que permet, en alguns casos, l'existència d'aparcaments a banda i banda de la via, així com de voreres o espais segregats.

Xarxa veïnal

La xarxa veïnal està formada per carrers que, per les seves condicions, no reben un volum significatiu de trànsit de vehicles i, previsiblement, no el rebran. Actuen com a vies capil·lars d'accés als habitatges o propietats adjacents i tenen una circulació lenta i trànsit poc intens. No s'inclouen en aquesta tipologia les plataformes exclusives per a vianants, ja que es caracteritzen en l'apartat de la xarxa per als vianants.

Sovint són carrers amb seccions estretes, d'entre 6 i 7 metres, o bé, vies pacificades d'un sol sentit de circulació, la qual cosa limita la seva capacitat funcional. A això se suma la presència d'aparcaments en línia i voreres estretes, factors que condicionen la fluïdesa del trànsit i poden generar dificultats d'accés als guals, així com situacions en les quals no sempre es respecta la velocitat permesa.

La longitud total de la xarxa veïnal és de 41.497 metres, que representa el 42% dels trams de la xarxa viària interna del municipi.

3.6.2 Sentits de circulació i carrils de les vies

En línia amb les actuacions de pacificació del trànsit realitzades en el municipi, una part significativa de les vies de circulació (45%) són d'un únic sentit, amb un total de 44.587 metres lineals que formen part, principalment, de la xarxa secundària i veïnal. El 55% restant del viari està conformat per vies de doble sentit que corresponen majoritàriament a la xarxa principal.

Taula 3-41 Sentits de circulació de les vies a Barbera del Vallès

Sentits de circulació		
Tipologia	Longitud (m)	%
1 sentit	44.587	45%
2 sentits	55.329	55%
TOTAL	99.916	

Font: Elaboracio propia

Figura 3.92 Sentits de circulació i nombre de carrils de les vies

Font: Elaboració pròpia

Figura 3.93 Regulació de les vies urbanes a Barberà del Vallès segons la velocitat permesa

Font: Elaboració pròpia

3.6.3 Regulació de les vies

La regulació de velocitat en les vies urbanes és una part crucial de la gestió del trànsit en entorns urbans per a garantir la seguretat de tots els usuaris de la via, incloent-hi vianants, ciclistes i conductors de vehicles motoritzats. Aquesta regulació es basa en normatives establertes per les autoritats de trànsit i s'aplica mitjançant la senyalització viària específica.

En funció de la velocitat màxima permesa, a Barberà del Vallès les vies urbanes s'han classificat en tres categories principals, si bé també s'hi apliquen altres restriccions, tal com es pot observar al mapa següent.

- **Velocitat permesa fins a 20 km/hora.** La restricció de velocitat a partir de 20 km/hora es localitza en carrers del centre urbà com l'Avinguda de la Verge de Montserrat o Carrer de Rafael Casanovas.
- **Velocitat permesa fins a 30 km/hora.** El límit de velocitat de 30 km/h és el tipus de regulació més freqüent a Barberà, present en gairebé la totalitat de les vies de la xarxa secundària i la xarxa veïnal de tots els barris del municipi.
- **Velocitat permesa fins a 50 km/hora.** Està permès circular fins a 50 km/hora en algunes vies de la xarxa principal metropolitana i urbana de Barberà com la carretera de Barcelona o l'Avinguda de Castell de Barberà.

Reductors de velocitat

En algunes vies, a més dels semàfors, s'han implantat altres elements reductors: lloms d'ase, bandes i passos elevats. Aquests elements són nombrosos especialment als carrers Monturiol, Urgell o Marquesos de Barberà. A les zones industrials de fora del nucli urbà convé assenyalar que existeixen passos de vianants elevats alternats amb altres sense elevats però amb els mateixos colors, per tal de provocar el mateix efecte de reducció de la velocitat.

Taula 3-42 Reductors de velocitat a la xarxa viària

Reductors de velocitat		
Tipologia	Nombre	%
Banda	64	40%
Banda sonora	18	11%
Coixí berlinès	6	4%
Llom d'ase	18	11%
Pas elevat	53	33%
TOTAL	159	

Font: Elaboració pròpia

Els dispositius reductors de velocitat que predominen en la xarxa general, amb un 40%, són les bandes, seguit dels passos elevats que representen el 33%, i el llom d'ase i banda sonora, amb un 11%. El 4% restant es correspon amb el coixi berlinès. És necessari afegir que no existeix un criteri definit sobre quins elements han d'incloure's en cada situació.

Figura 3.94 Reductors de velocitat a la xarxa general de vianants

Font: Elaboració pròpia

3.6.4 Demanda de vehicle privat motoritzat

Aforaments manuals direccionals

Amb l'objectiu de caracteritzar la mobilitat en vehicle privat a Barberà del Vallès, s'ha pres com a punt de partida una font de dades corresponents a l'any 2025:

- Dos aforaments manuals en les principals rotondes d'accés del (rotonda de la intersecció de la N-150 amb els carrers Cerdanyola/Arquimedes i rotonda de l'Alió), durant 24 hores.

Figura 3.95 Ubicació dels aforaments realitzats

Font: Elaboració pròpia

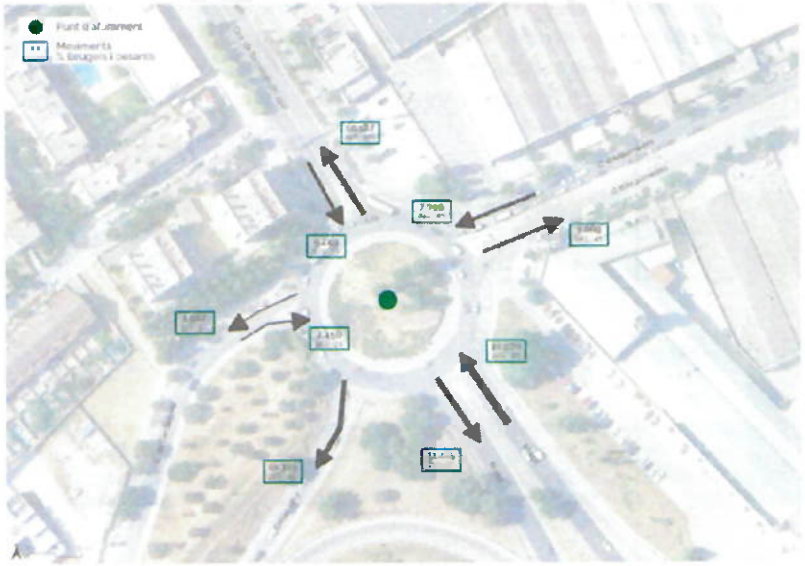
A partir del treball de camp realitzat s'ha pogut caracteritzar la situació actual de la demanda de vehicles privats motoritzats, que inclou els resultats següents:

- Aforament manual direccional
  - Volum de transit
  - Matriu origen-destinació
  - Distribució horària

Punt 1. Rotonda de la N-150 amb c. de Cerdanyola, c. D'Arquímedes i ctra. de Barcelona (N-150)

En aquesta ubicació s'han registrat més de 40.000 vehicles al dia, sent els principals moviments els relatius a la N-150 i a l'enllaç de l'AP-7, amb prop del 50% dels vehicles diaris.

Figura 3.96 Aforament direccional rotonda Punt 1 (24 hores)



Font: Elaboració pròpia

Taula 3-43. Aforament direccional punt 1 (24 hores)

Rotonda N-150 amb c. Cerdanyola/c. d'Arquimedes						
	C. d'Arquimedes	N-150	Ctra. de Barcelona (N-150)	C. de Cerdanyola	Enllaç AP-7	TOTAL
C. d'Arquimedes	24	3.316	261	308	3.189	7.099
N-150	6.710	492	1.665	9.759	3.344	21.970
C. de Cerdanyola	119	1.388	0	36	906	2.450
Ctra. de Barcelona (N-150)	217	6.027	60	78	2.866	9.249
TOTAL	7.069	11.225	1.987	10.182	10.305	40.767

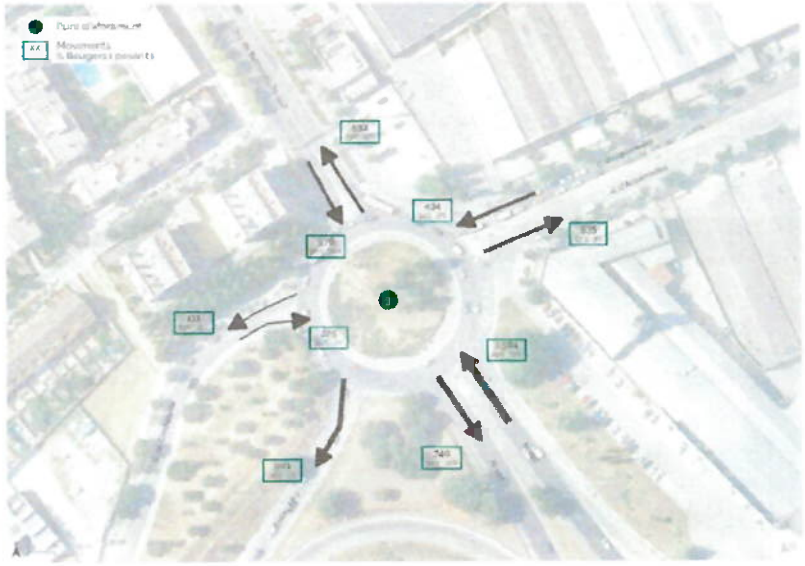
Font: Elaboració pròpia

L'hora punta dels desplaçaments en l'entorn urbà de Barberà, com ja es va indicar en l'apartat de mobilitat global, coincideix amb les 7.00 h, les 14.00 h i les 19.00 h; pel que s'ha volgut analitzar aquest punt d'aforament detalladament per a aquests tres moments del dia

- **Matí (7.00 hores)**

En aquest moment del matí es registren prop de 3.000 vehicles/hora, sent el principal moviment el d'entrada al municipi des de la N-150 i l'AP-7. Destaca el transit pesant en determinats accessos, superant en alguns casos el 15% dels vehicles registrats.

Figura 3.97 Aforament direccional rotonda punt 1. Matí (7.00h)



Font: Elaboració pròpia

Taula 3-44. Aforament direccional punt 1. Matí (7.00h)

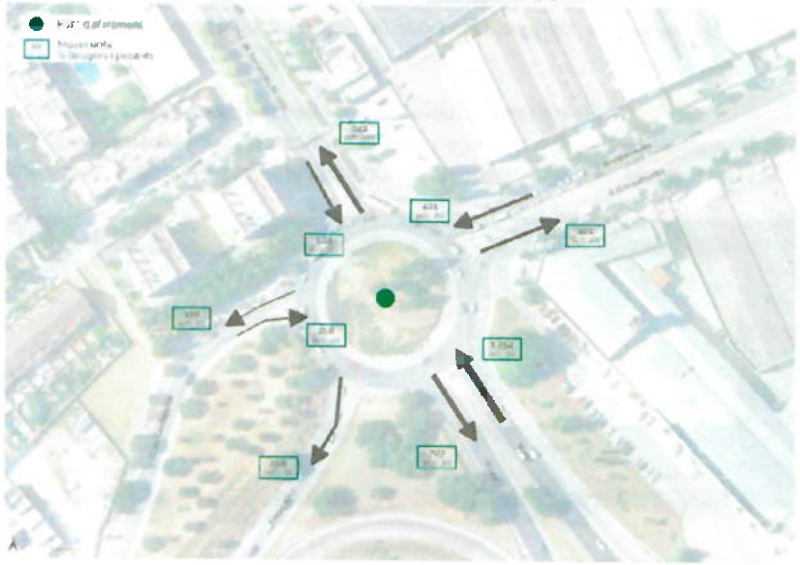
Rotonda N-150 amb c. Cerdanyola/c. d'Arquimedes						
	C. d'Arquimedes	N-150	Ctra. de Barcelona (N-150)	C. de Cerdanyola	Enllaç AP-7	TOTAL
C. d'Arquimedes	1	178	6	15	235	434
N-150	510	21	105	512	435	1.584
C. de Cerdanyola	0	126	0	0	99	225
Ctra. de Barcelona (N-150)	24	415	0	4	133	576
TOTAL	535	740	111	532	901	2.819

Font: Elaboració pròpia

- **Migdia (14.00 hores)**

El volum total registrat en aquesta franja és de lleugerament inferior als 2.500 vehicles, amb una distribució desigual entre els diferents accessos i sortides si bé, l'entrada procedent de la N-150 i AP-7 és la que registra un major volum de trànsit..

Figura 3.98 Aforament direccional rotonda punt 1. Migdia (14.00h)



Font: Elaboracio pròpia

Taula 3-45. Aforament direccional punt 1. Migdia (14.00h)

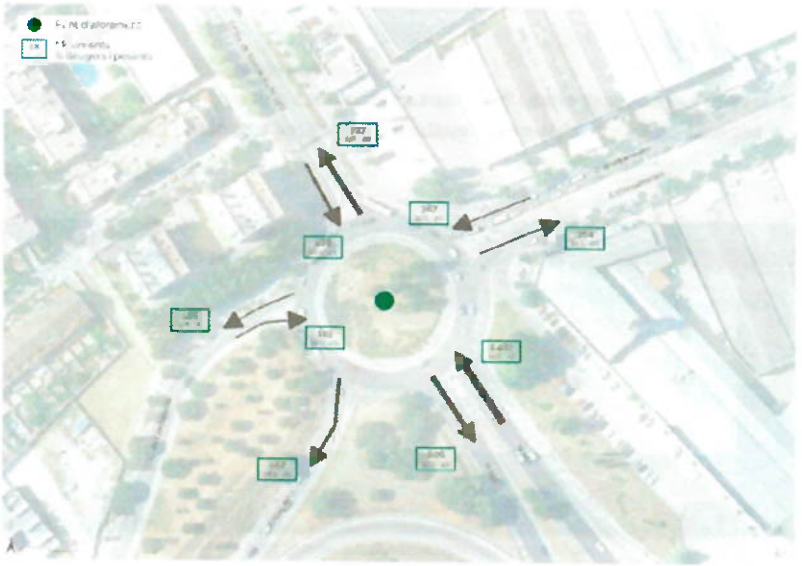
Rotonda N-150 amb c. Cerdanyola/c. d'Arquimedes						
	C. d'Arquimedes	N-150	Ctra. de Barcelona (N-150)	C. de Cerdanyola	Enllaç AP-7	TOTAL
C. d'Arquimedes	0	167	6	32	217	421
N-150	390	44	100	582	138	1254
C. de Cerdanyola	8	157	0	0	54	218
Ctra. de Barcelona (N-150)	24	339	5	8	148	524
TOTAL	421	707	110	622	556	2.417

Font: Elaboracio propia

- **Tarda (19.00 hores)**

En aquest moment de la tarda es registren prop de 2,500 vehicles/hora, sent el moviment principal (igual que en la resta de franges horàries analitzades) l'entrada al municipi des de la N-150 i l'AP-7, fet que confirma el seu paper com a eix viari estructurant de caràcter supramunicipal. A més, destaca la disminució del nombre de vehicles pesants registrats en relació amb la resta del dia.

Figura 3.99 Aforament direccional rotonda punt 1. Tarda (19.00h)



Font: Elaboració propia

Taula 3-46. Aforament direcc onal punt 1. Tarda (19.00h)

Rotonda N-150 amb c. Cerdanyola/c. d'Arquimedes						
	C. d'Arquimedes	N-150	Ctra. de Barcelona (N-150)	C. de Cerdanyola	Enllaç AP-7	TOTAL
C. d'Arquimedes	0	214	24	10	139	387
N-150	342	29	163	760	194	1.487
C. de Cerdanyola	4	60	0	7	48	119
Ctra. de Barcelona (N-150)	8	304	0	0	176	488
TOTAL	354	606	186	778	556	2.481

Font: Elaboracio pròpia

Distribucio horaria

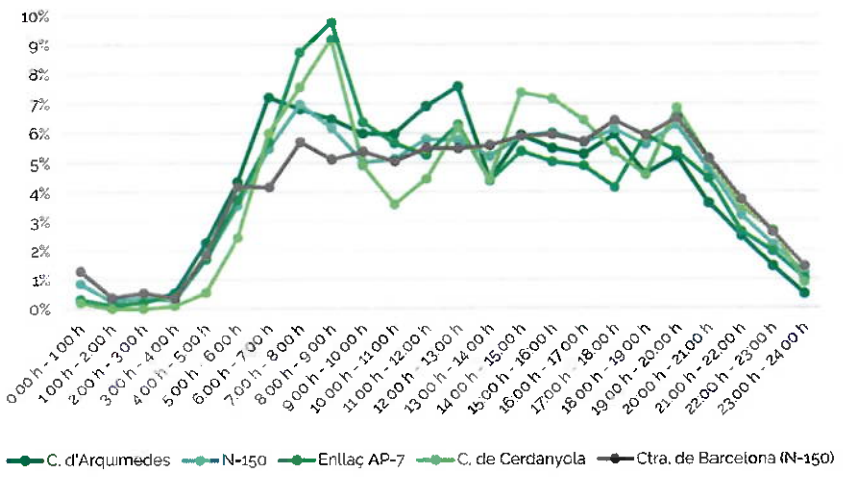
El major volum de demanda s'ha registrat al matí, entre les 07.00 i les 09.00 hores, assolint el 14% del trànsit registrat durant el dia.

Taula 3-47 Distribució horària punt 1

Distribució horària punt d'aforament rotonda N-150 amb c. Cerdanyola/c. d'Arquímedes					
Hora	C. d'Arquímedes	N-150	Enllaç AP-7	C. de Cerdanyola	Ctra. de Barcelona (N-150)
00.00-01.00	37	284	34	9	250
01.00-02.00	14	87	13	0	74
02.00-03.00	31	125	22	0	105
03.00-04.00	77	96	48	5	71
04.00-05.00	321	562	179	25	363
05.00-06.00	619	1.183	387	109	816
06.00-07.00	1.024	1.825	589	267	814
07.00-08.00	969	2.323	901	336	1.108
08.00-09.00	920	2.060	1.009	408	995
09.00-10.00	850	1.675	658	219	1.045
10.00-11.00	848	1.708	584	160	982
11.00-12.00	982	1.930	545	198	1.069
12.00-13.00	1.077	1.919	649	276	1.066
13.00-14.00	631	1.740	454	198	1.087
14.00-15.00	842	1.960	556	328	1.146
15.00-16.00	780	2.001	521	319	1.156
16.00-17.00	752	1.888	506	286	1.110
17.00-18.00	846	2.039	430	239	1.248
18.00-19.00	658	1.872	613	204	1.149
19.00-20.00	741	2.093	557	305	1.265
20.00-21.00	515	1.604	462	229	999
21.00-22.00	354	1.070	275	155	727
22.00-23.00	207	734	204	120	508
23.00-24.00	72	415	108	40	278
TOTAL	14.168	33.195	10.305	4.436	19.431

Font: Elaboració pròpia

Figura 3.100. Distribució horària dels viatges per moviments. Punt 1

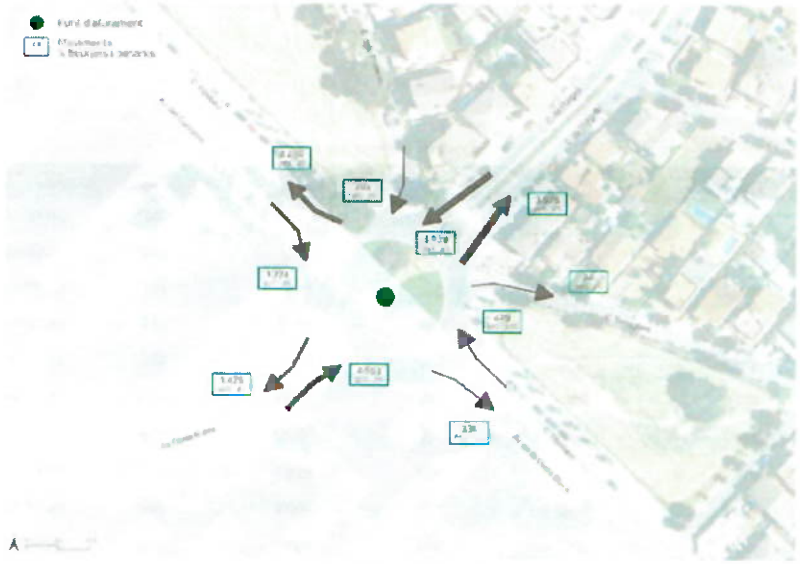


Font: Elaboració propia

Punt 2. Rotonda de l'Alió

En aquesta ubicació s'han registrat una mica més de 8.000 vehicles en el dia, sent els principals moviments els relatius a la c. de l'Urgell i l'av. Costa Brava en sentit Barberà, amb prop del 60% dels vehicles diaris.

Figura 3.101 Aforament direccional rotonda punt 2 (24 hores)



Font: Elaboració propia

Taula 3-48. Aforament direccional punt 2 (24 hores)

Rotonda de l'Alió						
	C. de l'Urgell	C. Tarragona	Av. de la Costa Blava	Av. Costa Brava	C. Tibidabo (O)	TOTAL
C. de l'Urgell	215	13	169	1.123	1.519	3.039
C. Tibidabo (E)	194	0	0	66	168	429
Av. Costa Brava	2.089	7	26	58	473	2.653
Av. del Cantàbric	1.353	0	122	206	94	1.774
C. dels Pirineus	125	0	12	22	41	202
TOTAL	3.975	20	331	1.475	2.296	8.097

Font: Elaboració pròpia

Distribució horària

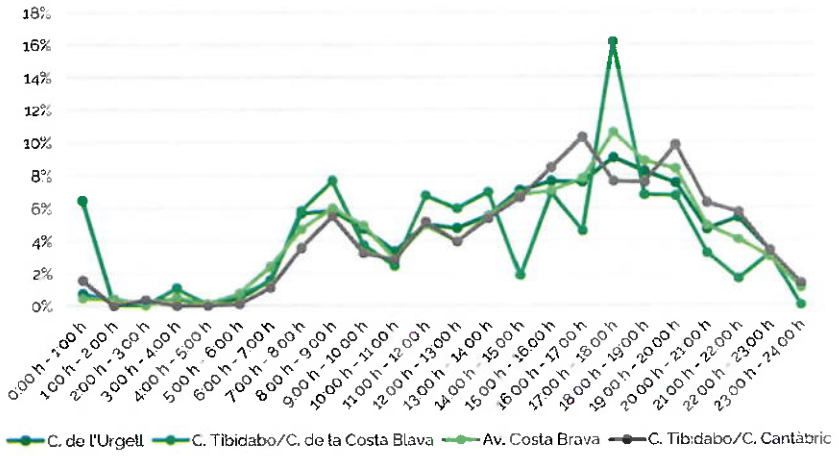
El major volum de demanda s'ha registrat a la tarda, entre les 16.00 i les 20.00 hores, assolint el 33% del trànsit registrat durant el dia.

Taula 3-49 Distribució horaria punt 2

Distribució horària punt d'aforament rotonda N-150 amb c. Cerdanyola/c. d'Arquímedes						
Hora	C. de l'Urgell	C. Tarragona	C. Tibidabo/av. de la Costa Blava	Av. Costa Brava	C. Tibidabo/av. del Cantàbric	C. dels Pirineus
00.00-01.00	50	0	49	18	63	0
01.00-02.00	17	0	0	17	0	0
02.00-03.00	15	0	0	0	15	0
03.00-04.00	28	0	8	20	0	0
04.00-05.00	3	0	0	3	0	0
05.00-06.00	30	0	5	31	4	0
06.00-07.00	108	0	11	98	46	0
07.00-08.00	396	0	44	194	144	8
08.00-09.00	410	0	58	248	225	16
09.00-10.00	331	0	28	204	132	7
10.00-11.00	233	0	18	118	116	0
11.00-12.00	349	0	51	205	211	0
12.00-13.00	333	0	45	162	161	0
13.00-14.00	386	0	53	226	218	1
14.00-15.00	497	0	14	282	271	6
15.00-16.00	536	0	53	293	345	17
16.00-17.00	532	0	35	322	418	0
17.00-18.00	635	0	123	437	311	9
18.00-19.00	578	13	52	367	309	11
19.00-20.00	528	0	51	347	400	69
20.00-21.00	328	0	24	203	257	417
21.00-22.00	378	0	12	167	234	17
22.00-23.00	235	7	24	124	136	272
23.00-24.00	80	0	0	45	54	89
TOTAL	7.014	20	760	4.128	4.069	941

Font: Elaboració pròpia

Figura 3.102. Distribucció horària dels viatges per moviments. Punt 2

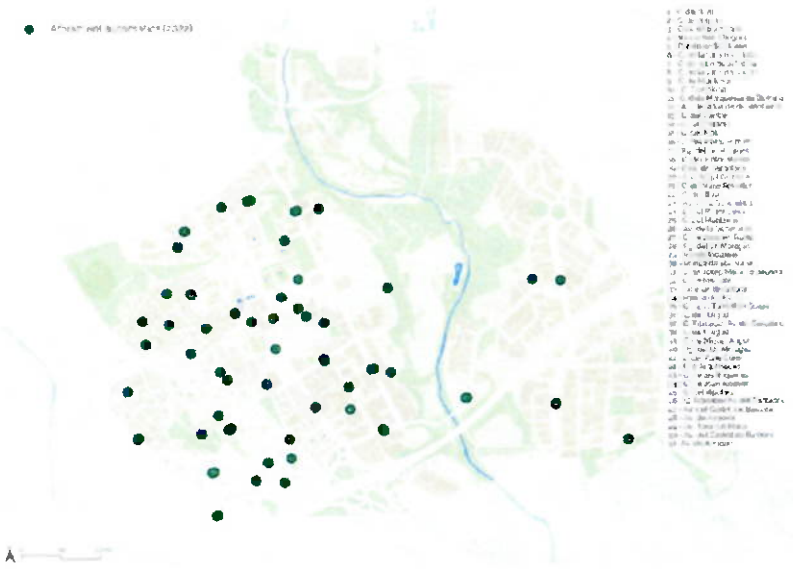


Font: Elaboració pròpia

Intensitat mitjana diària (IMDs) en dia feiner

Durant l'any 2022 es va dur a terme una campanya d'aforaments al municipi de Barberà del Vallès. Els punts establerts per a la realització de les mesures van ser els que es mostren al mapa següent

Figura 3.103 Punts d'aforament l'any 2022



Font: Elaboració pròpia

Aquesta campanya d'aforaments va proporcionar un volum de dades prou representatiu per caracteritzar la mobilitat de Barberà del Vallès, fet que va permetre extrapolar les dades d'aforament i representar la intensitat mitjana diària (IMD) per al conjunt de la xarxa viària del municipi.

Amb l'objectiu d'actualitzar aquestes dades corresponents a l'any 2022, s'han analitzat els principals factors que influeixen en la demanda de mobilitat, com ara la població i el parc de vehicles. De l'anàlisi efectuada se'n desprèn que no s'han produït variacions significatives en cap d'aquests indicadors que justifiquin canvis rellevants en els nivells de trànsit i, en conseqüència, els valors d'IMD obtinguts a partir de la campanya d'aforaments de 2022 continuen sent plenament vigents i representatius de la situació actual, motiu pel qual s'ha considerat que no és necessària la seva actualització.

Figura 3.104 Intensitat mitjana diària (IMD) campanya d'aforaments 2022

Font. Elaboració pròpia

3.6.5 Diagnosi de la mobilitat actual en vehicle privat

Punts forts

- Barberà té una xarxa viària en gran part ja jerarquitzada de manera adequada, amb una intencionalitat clara de fomentar l'ús de modes actius.
- L'oferta viària, a traves de la seva xarxa principal, permet una bona connectivitat amb el seu entorn i canalitza la major part del trànsit intern del municipi.
- Pràcticament tots els carrers del municipi estan limitats a una velocitat màxima de 30 km/h, fet que facilita la convivència amb els modes més sostenibles i redueix els riscos i les molèsties que comporta l'excés de velocitat
- Barberà fa anys que està portant a terme mesures de pacificació del trànsit: des d'illes de vianants, plataformes, senyalitzacions, recordatoris de velocitat...
- El disseny de les vies de bona part del municipi amb un sol carril de circulació per sentit facilita la pacificació del trànsit.

Punts febles

- Hi ha problemes concrets en alguns punts d'accés al municipi, especialment vinculats al trànsit de vehicles pesants.
- En alguns trams de la ciutat hi ha percepció que els vehicles circulen a velocitats elevades. No obstant això, cal ressenyar que, d'acord amb la informació registrada pel Pla de Mobilitat, en general les velocitats són adequades.
- Absència d'elements d'informació en temps real mitjançant senyalització dinàmica de congestió de trànsit.
- El trànsit d'agitació és un altre conflicte a tractar, ja que provoca alts nivells de sorolls i contaminació, per la qual cosa es demanda la pacificació dels carrers més cèntrics.
- Baix nombre de vehicles amb fonts d'energia no convencional en el municipi.

3.7. Xarxes bàsiques de mobilitat. Aparcament

L'aparcament és un tema prioritari a resoldre a les nostres ciutats, ja que ocupa una gran superfície de l'espai públic. Així mateix, una part del trànsit es genera per la recerca de llocs d'aparcament (trànsit d'agitació).

Amb l' objectiu de realitzar una caracterització detallada i rigorosa de l' oferta d' aparcament a Barberà del Vallès, cal en primer lloc definir les diferents tipologies d' aparcaments existents al municipi. Aquestes s' agrupen en dues categories principals: els aparcaments ubicats a la via pública i els situats fora de la via pública.

- Aparcaments a la via pública. Són aquells que es troben ubicats a l' espai públic del municipi i poden ser: regulats, si el seu ús és restringit a un horari, tipus d' usuari o vehicle, o pagament; i no regulats, si són de lliure ús i l' estacionament és gratuït.
- Aparcaments ubicats fora de la via pública. Són superfícies segregades de l'espai públic, destinades específicament a l'estacionament de vehicles; i poden ser: públics (soterrats o no soterrats) i privats (aparcaments en finques privades).

Taula 3-50. Classificació de l'oferta legal d'aparcament

Oferta total d'aparcament				
A la via pública	Lliure o no regulat	Cordó	4.157	5.315
		Bateria	856	
	Regulat	Zones de càrrega i descarrega	90	
		Zones blaves	100	
		Càrrega elèctrica	12	
		PMR	73	
		Altres reserves d'estacionament	27	
Fora de la via pública	Ús privat	Garatges comunitaris	6.910	9.065
		Garatges unifamiliars	1.312	
	Ús públic	Exteriors (solars, explanades...)	843	
		En immobles (soterrats o no soterrats/públics o privats)	-	
TOTAL				14.380

Font: Elaboració pròpia

Al municipi de Barberà s'han comptabilitzat **14.380 places d'estacionament legal per a vehicle privat.** Fora de la via pública es comptabilitzen 9.065 places, de les quals 8.222 són d'ús privat (garatges comunitaris o unifamiliars) i 843 d'ús públic. Addicionalment hi ha **87 places** destinades a l'estacionament de **motos.**

3.7.1 Aparcament a la via pública

Distribució espacial de l'aparcament

Per a l'anàlisi de l'estacionament de Barberà, durant el treball de camp s'ha dividit el municipi en 7 barris:

- **Zona 1. Barri Can Gorgs II:** al sud del municipi, entre el carrer Tibidabo i la línia de ferrocarril.
- **Zona 2. Barri Can Gorgs:** dins l'àrea delimitada per la línia ferroviària, el passeig del Doctor Moragas i l'avinguda de la Generalitat.
- **Zona 3. Barri Estació - Can'Esteper:** delimitada per la línia del ferrocarril, avinguda de la Verge de Montserrat i avinguda de la Generalitat.
- **Zona 4. Compresa als barris Eixample - Can Llobet i Parc Central:** inclosa entre els carrers avinguda de la Mare de Déu de Monserrat, la carretera de Barcelona N-150 i avinguda de la Generalitat.
- **Zona 5. Inclou els barris de Can Serra, Antic, Parc d' Europa i la Romànica:** compresa en el perímetre definit per la carretera de Barcelona, Ronda de Santa Maria, via de Sant Oleguer i carrer de Nemesi Valls.
- **Zona 6. Polígon Industrial Santa Maria A:** inscrita dins d' una àrea amb forma de polígon irregular a l' oest de la zona 5.
- **Zona 7. Polígon Industrial Santa Maria B:** correspon a la zona nord de Barberà, que es correspon amb la zona industrial del municipi.

Les zones 2, 3 i 4 es corresponen amb el centre urbà de Barberà.

Figura 3.105 Zonificació de l'estacionament

Font: Elaboració pròpia

Entre les set zones analitzades, **la zona 7,** destinada a usos Industrials, concentra un dels major volum de places d' aparcament en via pública, amb un total de **1.089 unitats.** Aquesta xifra representa el 20 % del conjunt de l'oferta del municipi, la qual cosa evidencia una elevada capacitat d'estacionament vinculada a l'activitat productiva de l'àrea.

Pel que fa a la resta de zones, destaca la **Zona 4**, als Barris d'Eixample – Can Llobet i Parc Central, per la seva **significativa dotació de places d'estacionament** (1.101), en estar integrada en el teixit del centre urbà.

Tipologia de les places

L'oferta d'aparcament en via pública presenta una **estructura caracteritzada per l'estacionament lliure no regulat**, que representa més del **93 % del total de places**, la qual cosa condiciona de forma directa els patrons d'ús, la rotació i l'ocupació de l'espai viari en els diferents àmbits del municipi.

Taula 3-51. Oferta d'estacionament a la via publica per tipologies i zones

Oferta d'aparcament a la via publica										
		Zones							TOTAL	%
		1	2	3	4	5	6	7		
Lliure no regulat	Cordó	777	498	338	770	680	464	630	**4.157**	**77%**
	Bateria	6	18	19	152	116	131	414	**856**	**16%**
Zona Blava		0	27	0	73	0	0	0	**100**	**2%**
PMR		7	6	1	26	20	11	2	**73**	**1%**
CID		0	9	3	31	16	16	16	**90**	**2%**
Altres reserves		0	18	13	50	7	9	27	**114**	**2%**
TOTAL		790	576	364	1.102	839	631	1.089	5.390	

Font: Elaboració pròpia

Figura 3.106 Oferta d'aparcament per zones

Font: Elaboració pròpia

Lliure no regulat

L **'estacionament en cordó** constitueix la tipologia predominant, amb **4.157 places (77,3 %)** i es distribueix de manera homogènia en el conjunt del municipi. La seva presència és especialment significativa als **polígons industrials de Santa Maria (zona 6 i 7)**, on el viari presenta seccions àmplies i associada a l'activitat laboral, així com als **entorns d'Eixample – Can Llobet i Parc Central.**

L **'estacionament en bateria**, amb **856 places (15,9 %)**, es concentra de forma més clara en els **àmbits mixtos o productius** i en determinats eixos del nou centre urbà, on la secció àmplia ho permet. Destaca la seva elevada presència al **Polígon Industrial Santa Maria B**, així com a l **'entorn de l'Eixample i Parc Central**, en molts punts amb més secció que altres entorns del municipi.

Als **barris residencials consolidats**, com Can Gorgs, Can Gorgs II, Can Serra, Barri Antic, Parc d' Europa o la Romànica, **l' estacionament lliure en cordó és la tipologia dominant, la** qual cosa afavoreix una ocupació prolongada de les places i limita la disponibilitat efectiva per a usos de rotació.

Regulat

Zona blava

La **zona blava** representa una proporció reduïda de l'oferta total **(1,9 %, 100 places)**, però es localitza de manera molt selectiva al **centre urbà i el seu entorn immediat**, en l'àmbit de **l'Estació – Can'Esteper** i a l'eix **Eixample – Can Llobet / Parc Central**.

Aquesta localització respon a la necessitat d' **ordenar l' estacionament de rotació** en àrees amb elevada concentració d' activitats comercials, administratives i de serveis, on la pressió de la demanda forana és més intensa. L' absència de regulació horària als barris perifèrics i als àmbits industrials evidencia un model de gestió de l' aparcament focalitzat exclusivament en el centre urbà.

PMR

Les **places reservades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR)** amb **73 unitats (1,4 %)**, es concentren principalment en els **àmbits centrals i residencials de major densitat**, coincidint amb la localització d'equipaments, comerç i serveis i administracions. La seva distribució és coherent amb els criteris d' accessibilitat universal, tot i que el seu pes dins del conjunt de l' oferta és limitat.

Carrega i descarrega

Les **zones de càrrega i descàrrega**, que sumen **90 places (1,7 %)**, es localitzen tant en el **centre urbà** com en els **polígons industrials**, associat a les activitats comercials, logístiques i productives. Destaca la seva presència a l'entorn del **Barri Antic, Eixample – Can Llobet** i al **Polígon Industrial Santa Maria**, on s'espera una major demanda associada a la seva naturalesa.

Altres reserves

La resta de les **reserves específiques** (taxi, serveis, places oficials i motocicletes) presenten un pes reduït en termes quantitatius. No obstant això, les **places reservades per a motocicletes**, amb **87 unitats**, es concentren especialment en el **centre urbà i en els àmbits industrials**, en coherència amb els patrons de mobilitat laboral i d' accés a zones d' activitat. No obstant això, malgrat aquesta distribució, persisteix una percepció generalitzada d'insuficiència de places, acompanyada d'elevats nivells d'indisciplina en l'estacionament, la qual cosa suggereix que l'oferta actual no respon plenament a la demanda real ni als hàbits d'ús de la motocicleta en el municipi

Figura 3.107 Tipologies d'aparcament a la via pública

Font: Elaboració pròpia

Regulació establerta

La **zona blava** constitueix el principal instrument de regulació de **l' estacionament en superfície** del municipi, orientat a **ordenar l' ús de l' espai públic, afavorir la rotació de vehicles i garantir l' accessibilitat a les activitats** comercials, administratives i de serveis situades al centre urbà.

La gestió de l' estacionament regulat en via pública es realitza conforme a l'**Ordenança Fiscal reguladora de la taxa per estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques**, aprovada per l' Ajuntament de Barberà del Vallès, i és operada per l' empresa municipal **SABEMSA**, responsable del control, manteniment i explotació del servei.

La implantació de la zona blava es concentra en un nombre reduït de carrers del centre urbà, amb caràcter comercial i una esperada pressió de demanda de curta estada. D' acord amb la informació municipal i contrastada en els treballs de camp, la **distribució de places per eix viari** és la següent:

Taula 3-52 Distribucio de les places en la zona blava

Places de zona blava	
Carrer	Places
C. Pintor Fortuny	38
Pg. del Doctor Moragas	70
Av. de la Generalitat	13

Font: Elaboracio propia

L'estacionament regulat mitjançant zona blava s'aplica en **dies laborables (dilluns a divendres)**, amb el següent horari de matí de 9:00 a 14:00 h i tardes de 16:30 a 20:00 h. Fora d'aquest horari, així com els caps de setmana, festius i durant el mes d'agost l'estacionament és gratuït.

El **temps màxim d' estacionament autoritzat** és de **2 hores**, amb l' objectiu d' evitar l' ocupació prolongada de les places i afavorir una major rotació de vehicles.

Les tarifes aplicables, d' acord amb l' ordenança fiscal municipal, són les següents:

Taula 3-53 Tarifes de la zona blava

Tarifes aplicades 2025	
Fracció	Preu
Fracció mínima	0,20 €
30 minuts	0,60 €
60 minuts	1,25€
120 minuts (màxim)	2,5 €

Font: Elaboracio propia

3.7.2 Aparcament fora de la via pública

Aparcaments en finca privada

No s'ha pogut disposar de dades concretes per comptabilitzar el nombre d'aparcaments en finca privada. Tot i que s'han localitzat els guals de pàrquings privats, públics (privats però gestionats per una entitat pública) i altres guals on s'inclouen entrades a naus industrials i equipaments.

Figura 3.108 Localitzacio de guals segons tipologia

Font: Elaboracio propia a partir de dades de l'Ajuntament

El 84% dels guals de Barberà són de caràcter residencial, sent un 80% d'habitatges unifamiliars i un 20% de comunitats. El 20% restant fa referència a altres tipus de guals, com són els industrials, comercials o de serveis.

A partir de la base de dades de guals, facilitada per l'ajuntament i les dades del Cadastre, s'ha fet una estimació del nombre de places de pàrquing privades que hi ha en el municipi (8.222 places).

Bosses d'aparcament en superfície

Es tracta de solars ben arreglats (asfaltats) i degudament senyalitzats o bé zones de terra tolerades. No disposen de regulació. Hi ha 12 bosses d'aparcament amb un total de 843 places per a cotxes (en general turismes).

Figura 3.109 Bosses d'aparcament

Font: Elaboració pròpia

3.7.3 Demanda d'aparcament

Segons dades de l'IDESCAT corresponents a l'any 2024, el parc de vehicles dels residents a Barberà està format per 23.579 vehicles, dels quals **16.008 són turismes.**

Taula 3-54 Parc de vehicles a Barberà del Vallès

Parc de vehicles		
Tipologia	Nombre	%
Turismes	16.008	68%
Motocicletes	3.251	14%
Camions, autobús i tractors	4.320	18%

Font: IDESCAT (2024)

Demanda diürna d'aparcament (forana)

Per a conèixer el nivell d'ocupació de les places d'estacionament que corresponen a vehicles amb matrícula no censada al municipi, s'han creuat les bases de dades facilitades per l'Ajuntament amb les matrícules dels vehicles estacionats en els aparcaments aforats durant el dia, en el transcurs de la campanya de treball de camp.

Taula 3-55 % demanda d'estacionament durant el dia a Barberà del Vallès

Demanda d'estacionament diürna		
Aforaments de rotació	Ubicació	Demanda forana %
1	Marquesos de Barberà	57%
2	Carrer de Monturiol	62%
3	Avinguda d'Urgell	63%
4	Rodalies Barberà	54%
5	Passeig Doctor Moragas, - Carrer Sanfeliu	68%
6	Passeig Abat Marcet	54%
7	Ronda de Santa Maria	81%
8	Carrer Oleguer	60%
9	Carrer de Nàpols	60%
10	Carrer de Girona	54%
Demanda forana (mitjana)		61

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de treball de camp

Les dades obtingudes en aquesta diagnosi indiquen que l'oferta d'aparcament lliure al municipi és de **5.013 places.** Atès que s'ha estimat que **l'ocupació mitjana de vehicle forà és d'un 61%,** s'obté que la demanda durant el període diürn per vehicles amb matrícula no censada a Barberà del Vallès és de **3.058 places** d'aparcament.

Balanç d' aparcament residencial (nocturn)

Barberà és un municipi amb un predomini de l'ús residencial del sòl. En àmbits d'aquestes característiques, la demanda d'estacionament està estretament vinculada als desplaçaments associats a la mobilitat ocupacional d'anada i tornada que es produeixen diàriament. En aquest sentit, per al càlcul del balanç de l'estacionament residencial s'ha creuat la demanda existent vinculada a l'àmbit residencial amb l'oferta total disponible.

La demanda de places d'estacionament al municipi supera de manera considerable l'oferta de caràcter residencial. D'acord amb les dades obtingudes, el resultat és un **balanç negatiu de -1.655.**

Taula 3-56. Balanç d'aparcament residencial a Barberà del Vallès

Oferta total d'aparcament			
A la via pública	Lliure o no regulat	Cordó/Bateria	5.013
	Regulat	Zones blaves	100
		Càrrega i descàrrega	90
		Càrrega elèctrica	12
		PMR	73
Fora de la via pública	Ús privat	Garatges comunitaris	6.910
		Garatges unifamiliars	1.312
	Ús públic	Exteriors (solars, explanades...)	843
		En immobles (soterrats o no soterrats/públics o privats)	-
		Total oferta	14.353
		Demanda turismes (residents)	16.008
		Balanç residencial	-1.655

Font: Elaboració pròpia

Cal indicar, que aquest balanç ha estat possible gràcies a l'estimació de places en finques privades; el que ens deixa una **possible demanda no satisfeta de 1.655 places** en Barberà.

Nivell d'ocupació nocturn d'aparcaments

La campanya d'aforaments d'aparcament de Barberà ha consistit en la realització de comptatges d'ocupació de l'estacionament en dia feiner, durant el torn de nit (19.00 a 21.00 hores).

Els aforaments s'han dut a terme en deu zones d'estacionament lliure que, en conjunt, disposen d'una capacitat total de 942 places i que es corresponen amb una mostra representativa de la tipologia d'estacionament existent a cadascuna de les zones del municipi.

Figura 3.110 Ubicació dels aparcaments aforats

Font: Elaboració pròpia

Es considera que una taxa d'ocupació és de grau mitjà quan se situa entre el 30 % i el 90 %; en aquest rang hi ha una ocupació significativa, però encara resten places disponibles. A partir del 90 % es tracta d'un nivell d'ocupació elevat i comença a resultar difícil trobar una plaça d'estacionament.

A la taula següent s'indiquen les places d'estacionament ocupades respecte del total disponible, registrades a les deu zones aforades durant el treball de camp. En termes generals, s'observen índexs elevats d'ocupació a les places destinades a vehicles particulars, que acostumen a correspondre's amb estacionaments situats en zones d'alta demanda, on el flux de vehicles és constant i l'espai és limitat, com és el cas del centre urbà de Barberà (p. ex. Barri Antic o Eixample).

En aquells punts que disposen d'estacionament específic per a motocicletes, l'índex d'ocupació assoleix valors mitjans, excepte al carrer d'Oleguer, on l'ocupació de les places de motocicleta arriba al 167 %, superant àmpliament la capacitat aforada.

Taula 3-57 Nivell d'ocupació nocturn dels aparcaments aforats

Nivell d'ocupació nocturn				
Aparcaments	Tipus de vehicle	Places aforades	Places ocupades	% ocupació
C. dels Marquesos de Barberà (Eixample – Can Llobet)	Cotxe	104	102	98%
	Moto	16	12	75%
C. de Monturiol (Barri Antic)	Cotxe	224	221	99%
	Moto	2	1	50%
Av. de l'Urgell (Can Gorgs II)	Cotxe	63	54	86%
	Moto	0	0	0%
Aparcament estació Rodalies (Can Esteper)	Cotxe	133	103	77%
	Moto	0	0	0%
Pg. Dr. Moragas (Eixample – Can Llobet)	Cotxe	40	38	95%
	Moto	15	8	53%
C. de l'Abat Oliba (Can Serra)	Cotxe	107	105	98%
	Moto	0	0	0%
Ronda de Sta. Maria (Polígon Santa Maria)	Cotxe	90	56	62%
	Moto	0	0	0%
Via de Sant Oleguer (La Romànica)	Cotxe	34	33	97%
	Moto	3	5	167%
C. Nàpols (Parc Central)	Cotxe	84	78	93%
	Moto	0	0	0%
C. de Girona (Can Gorgs)	Cotxe	27	25	93%
	Moto	0	0	0%

Font: Elaboració pròpia

3.7.4 Diagnosi de l'aparcament. Detecció de disfuncions

Punts forts

- En general, la distribució de les bosses d'aparcament és homogènia en el municipi.
- Existeix una bossa d'estacionament d'intercanvi a la estació de Rodalies, facilitant l'intercanvi modal entre el vehicle privat i el transport públic.

Punts febles

- Actualment hi ha una alta ocupació d'espai públic per part de l'aparcament. La majoria d'aparcaments del municipi no estan regulats, fet que incentiva l'ús del vehicle privat.
- L'oferta d'aparcament s'ha de compatibilitzar amb les necessitats reals de residents i visitants i gestionar de manera que redueixi l'ús del vehicle privat.
- Cal millorar la senyalització orientativa vinculada a les reserves d'estacionament (bosses i aparcaments públics).

3.8. Xarxes bàsiques de mobilitat. Distribució urbana de mercaderies

La demanda de DUM a Barberà del Vallès està associada a un teixit urbà amb una presència significativa d' activitats comercials i de serveis, concentrades principalment al centre urbà, així com a un important sistema de polígons industrials que generen fluxos logístics específics.

Segons el PLU, les empreses ubicades als polígons industrials disposen majoritàriament d' espais privats per a la càrrega i descàrrega, amb molls propis i horaris concertats. En canvi, en l' àmbit del nucli urbà, la pràctica totalitat de les operacions de repartiment es realitzen a la via pública, utilitzant les zones de càrrega i descàrrega existents o, en el seu defecte, ocupant espais no habilitats.

La creixent penetració del comerç electrònic ha introduït noves dinàmiques de repartiment, caracteritzades per una major freqüència de lliuraments, operacions de menor volum i una major pressió sobre l' espai públic, sense que el municipi disposi actualment d' infraestructures específiques adaptades a aquest model.

3.8.1 Marc normatiu i regulador

Barberà disposa d'una regulació bàsica de la càrrega i descàrrega en via pública, definida principalment a través de **l'Ordenança Municipal de Circulació.**

Segons el PLU, les zones de càrrega i descàrrega (CiD) presenten un **horari regulat general comprès entre les 8:00 i les 20:00 hores, amb diferents franges horàries en funció de l'àmbit**, i un temps màxim d'estacionament autoritzat de 20 o 30 minuts. La regulació horària s' estructura en tres modalitats principals: de 8: 00 a 12: 00 h i de 16: 00 a 20. 00 h, de 8: 00 a 14: 00 h i de 8: 00 a 20: 00 h.

Actualment, la gestió d' aquestes zones es realitza mitjançant **sistemes analògics**, basats en l' ús de disc horari, sense suport digital ni eines de control automatitzat. El PLU **identifica un grau elevat d' indisciplina en l' ús de les places de CiD, amb ocupacions indegudes per part de vehicles no comercials i un baix nivell de control efectiu.**

D'altra banda, l'Ordenança Municipal de Circulació **no estableix restriccions específiques al trànsit de vehicles pesants a l'interior del terme municipal.** En absència de senyalització puntual, la circulació d' aquest tipus de vehicles està permesa en la major part de la xarxa viària, circumstància que es veu reforçada per la proximitat i integració dels polígons industrials amb àrees residencials.

3.8.2 Dotació i funcionament de les zones de càrrega i descàrrega (CiD) en la via pública

D' acord amb el Pla de Logística Urbana es disposa d' aproximadament **790 metres lineals destinats a zones de càrrega i descàrrega**, la qual cosa equival a unes 158 places de CiD en calçada. La **major concentració d'aquestes places es localitza en el centre urbà** (zones 2.2 i 3.2) i en l'àrea industrial (zona 1.1).

Taula 3.58 Zones CiD i caracterització

Zones de càrrega i descàrrega					
Zona	Zones CID	Places	Noves places	Longitud total (m)	Longitud mitjana per zona CiD (m)
1.1	10	16	75%	80	8,0
1.5	6	17	77%	85	14,2
2.1	1	3	0%	15	15,0
2.2	22	53	49%	265	12,0
2.3	8	24	17%	120	15,0
3.1	4	11	64%	55	13,8
3.2	11	26	8%	130	11,8

Font: Pla de Logística Urbana (PLU) de Barberà del Vallès

El càlcul de les places realitzat en el PLU es basa en un criteri de 5 metres lineals per plaça, considerat conservador si es té en compte que la longitud habitual dels vehicles de distribució sol requerir espais de l' ordre de 7 metres. Aquesta circumstància **pot implicar una sobreestimació de la capacitat real del sistema.**

En termes de cobertura, el municipi compta amb aproximadament 400 establiments comercials, considerant una definició àmplia que inclou comerç minorista, restauració i activitats de proximitat. En relació amb les 150 places de càrrega i descàrrega existents, s' obté **una ràtio aproximada de 0,3 places per establiment, valor que resulta clarament insuficient** per atendre de forma eficient les necessitats logístiques del teixit comercial urbà.

En relació amb la **senyalització**, el PLU identifica una **manca d' homogeneïtzació tant en la senyalització vertical com en l' horitzontal** de les zones de càrrega i descàrrega. Existeixen diferències significatives en la forma d' indicar els horaris, els temps màxims d' estacionament i les condicions d' ús, la qual cosa **dificulta la comprensió de la normativa** per part dels operadors logístics i afavoreix usos indeguts de l' espai públic

Així mateix, es **detecten deficiències en la visibilitat i llegibilitat de la senyalització, especialment en zones amb alt ús** (zones comercials, entorns d'equipaments i eixos viaris principals), on la coexistència de senyalització de CiD amb altres regulacions (zona blava, parades de taxi, reserves PMR o restriccions de trànsit) **genera confusió i redueix la seva eficàcia.**

Un altre aspecte rellevant identificat en el PLU és **la ubicació funcional de les places, que en nombrosos casos se situen a una distància considerable dels establiments** als quals han d' abastir. Això resulta especialment problemàtic per a activitats que requereixen mantenir la cadena de fred o realitzar operacions de descàrrega ràpides, incrementant els temps d' estada, les maniobres indegudes i l' ús d' espais no habilitats.

Figura 3.111 Ubicació de les places de CiD

Font: Elaboració pròpia

3.8.3 Infraestructures i equipaments logístics

La informació obtinguda a través del procés participatiu del PLU indica que **les empreses ubicades als polígons industrials disposen, en general, d' espais privats** per a la realització de les operacions de càrrega i descàrrega, mitjançant molls propis i amb horaris prèviament concertats. No obstant això, també s'observa que no totes les empreses fan un ús sistemàtic d'aquestes instal·lacions. En canvi, en l' àmbit del **nucli urbà, la major part de les operacions logístiques es realitzen a la via pública**, utilitzant les zones de càrrega i descàrrega existents o, en el seu defecte, recorrent a espais no específicament habilitats.

Entre les **principals problemàtiques detectades** en relació amb el repartiment mitjançant furgonetes i camions destaquen:

- Ocupació indeguda de les zones de càrrega i descàrrega.
- Presència de vehicles no autoritzats estacionats en aquestes places.
- Ús inapropiat de zones d' estacionament regulat quan no es disposa d' alternatives operatives.

Aquestes disfuncions generen **dificultats operatives per als repartidors** i afecten negativament la fluïdesa del trànsit i la gestió de l' espai públic.

Així mateix, el PLU assenyala la **creixent implantació de taquilles intel·ligents (lockers)** per part de grans operadors del comerç electrònic, ubicades en establiments de conveniència o punts estratègics com gasolineres o bugaderies.

No obstant això, **el municipi no té actualment infraestructures logístiques específiques**, com microplataformes urbanes o nodes intermodals de mercaderies, que permetin optimitzar la distribució d'última milla.

3.8.4 Digitalització i plataformes de gestió

La gestió de les zones de càrrega i descàrrega a Barberà del Vallès es realitza exclusivament mitjançant sistemes analògics, basats en l' ús de disc horari. **No hi ha plataformes digitals, sistemes de reserva prèvia ni aplicacions específiques per al control i la supervisió d' aquestes zones.**

Tampoc es disposa de sensors, càmeres o altres dispositius que permetin monitoritzar en temps real l' ocupació i l' ús de les places de càrrega i descàrrega. Aquesta absència de digitalització limita la capacitat de control, redueix l' eficiència del sistema i dificulta la presa de decisions basada en dades objectives.

La implantació d' eines digitals s' identifica com una oportunitat estratègica per:

- Optimitzar l' ús de les places disponibles.
- Reduir els temps de maniobra i espera dels vehicles de repartiment.
- Millorar el compliment normatiu mitjançant sistemes automatitzats de control.

3.8.5 Ambientalització de la flota

Segons les dades del PLU, la flota de **vehicles comercials** matriculada a Barberà està composta per **2.439 vehicles, presenta un baix nivell d'ambientalització.** Els vehicles dièsel representen el 93,3 % del total dels vehicles comercials lleugers i el 99,5 % dels vehicles pesants.

Taula 3-59 Percentatge de vehicles comercials per tipologia de combustible

Vehicles comercials per combustible		
Categoria	**Combustible**	**Nombre de vehicles**
Vehicles comercials lleugers	Benzina	5,6%
	Diesel	93,3%
	Electricitat	0,3%
	Gas natural	0,2%
	GLP	0,6%
Vehicles comercials pesants	Benzina	0,5%
	Diesel	99,5%

Font DGT

Aquesta elevada dependència del dièsel té un impacte directe sobre la qualitat de l' aire i contribueix de forma significativa a la contaminació acústica en l' entorn urbà. La presència de vehicles de zero o baixes emissions és testimonial, la qual cosa posa de manifest la necessitat d' impulsar mesures específiques per a la renovació i descarbonització de la flota de distribució.

En l' actualitat, **el municipi no disposa d' un servei estructurat de repartiment mitjançant bicicletes de càrrega.** Malgrat el potencial d' aquest mode en entorns urbans compactes com Barberà del Vallès, el seu desenvolupament encara no s' ha materialitzat. El PLU assenyala la conveniència de valorar la seva promoció a través d'incentius municipals, acords amb operadors logístics o fórmules de col·laboració públic-privada.

3.8.6 Diagnosi de la distribució urbana de mercaderies. Detecció de disfuncions

Punts forts

- D'acord amb les percepcions recollides al PLU, la conversió en zona de vianants del centre de la ciutat al voltant de l'activitat comercial no ha afectat l'operativa ni el trànsit dels polígons del municipi.
- Una part de les persones enquestades s'han posicionat a favor de la digitalització de les zones de càrrega i descàrrega, i es considera que les restriccions de trànsit i les zones de baixes emissions poden resultar positives, sempre que s'apliquin de manera coherent amb les necessitats logístiques.

Punts febles

- Una plaça de càrrega i descàrrega (CiD) per cada tres establiments dins del teixit urbà resulta una ràtio reduïda per satisfer les necessitats logístiques del teixit comercial local. Addicionalment, els agents implicats perceben com a insuficients les zones destinades a CiD i reconeixen la necessitat de redimensionar-les, així com d'homogeneïtzar-ne els horaris.
- Es considera necessari millorar la flexibilitat de les zones de CiD, tant pel que fa a la seva ubicació com a l'ampliació de la seva cobertura.
- Inexistència de sistemes de digitalització en la gestió de les places de CiD.
- Les vies troncals presenten una capacitat limitada, fet que redueix l'eficiència del transport. Les empreses desconeixen com resoldre aquesta problemàtica, atès que no es poden admetre més vehicles i les infraestructures actuals no són prou àgils ni viables per absorbir el flux necessari de mercaderies.
- La falta de places específiques per a l'estacionament de camions genera una pressió evident sobre l'espai públic, la qual cosa es tradueix en aparcaments irregulars en vies com el carrer de la Circumval·lació, l'Avinguda del Castell de Barberà i altres carrers dels polígons industrials, aquesta situació enllaça directament amb la necessitat de disposar d'un

aparcament destinat a camions. No obstant això, s'assenyala la manca d'espai disponible per a la seva implantació.

- Baix nivell d'ambientalització de la flota de vehicles comercials.

3.9. Les externalitats del sistema de mobilitat

3.9.1 Seguretat viària

La seguretat viària constitueix una de les principals externalitats negatives associades al sistema de mobilitat, atès que els accidents de trànsit generen impactes directes sobre la salut de les persones, la qualitat de vida urbana i els costos socials i econòmics del municipi. En aquest sentit, la reducció de la sinistralitat viària i la millora de la percepció de seguretat a l'espai públic esdevenen objectius clau del PMUS de Barberà del Vallès, en coherència amb la Llei 9/2003 de la mobilitat, el Pla Director de Mobilitat de l'Àmbit Metropolità i els Objectius de Desenvolupament Sostenible.

Diagnosi de la seguretat viària al municipi

L'anàlisi de la seguretat viària al municipi s'ha elaborat a partir de la informació recollida en la fase de prediagnosi del PMUS i, de manera específica, del **Pla Local de Seguretat de Barberà del Vallès 2024-2027**, document estratègic que incorpora la mobilitat i la seguretat viària com un dels seus eixos prioritaris, amb una mirada transversal i amb perspectiva de gènere.

Segons el Pla Local de Seguretat, una part molt significativa de l'activitat operativa de la Policia Local està vinculada a la gestió del trànsit i a la seguretat viària, fet que evidencia el pes estructural d'aquesta problemàtica dins del conjunt de la seguretat municipal.

Taula 3-60 Delictes contra la seguretat viària (2021-2022)

Delitos contra la seguretat viària						
Tipus de delicte	Coneguts	Resolució	Coneguts	Resolució	Variació coneguts	Variació resolts
Conducció sota els efectes begudes alcohòliques/drogues	38	94.74 %	50	100 %	31.58 %	41. 67%
Negativa a sotmetre's a les proves	4	100 %	0	0 %	- 100 %	- 100 %
Resta de delictes contra la seguretat viària	39	97.44 %	46	93. 48%	17.95 %	13.6 %

Font: Pla Local de Seguretat de l'Ajuntament de Barberà del Vallès 2024-2027

L'anàlisi de les dades disponibles posa de manifest:

- Un **increment dels delictes contra la seguretat viària l'any 2021 respecte al període previ a la pandèmia**, amb un augment global proper al 18,5%, especialment associat a la conducció sota els efectes de l'alcohol o drogues i a altres conductes de risc.
- La persistència de **punts i trams amb concentració d'accidentalitat**, relacionats tant amb la configuració del viari com amb comportaments inadequats dels usuaris.
- L'aparició de **noves problemàtiques associades als vehicles de mobilitat personal (VMP)**, especialment pel que fa a l'ús indegut de l'espai públic, la convivència amb vianants i la manca de percepció de risc.
- Una **especial sensibilitat dels col·lectius vulnerables** com vianants, gent gran, infants i persones amb mobilitat reduïda, davant la intensitat del trànsit, les velocitats de circulació i la qualitat dels entorns urbans.

Així mateix, el Pla Local de Seguretat destaca que, tot i no disposar encara d'una xarxa formalitzada d'itineraris segurs, durant els darrers anys s'han dut a terme actuacions puntuals de millora de la seguretat viària en entorns escolars, identificant com a punts especialment crítics alguns centres educatius en funció de la seva ubicació i configuració viària.

Enfocament estratègic i coordinació amb el PMS

El Pla Local de Seguretat estableix com a **Objectiu estratègic 4 la millora de la seguretat i l'educació viària i de la mobilitat**, amb una orientació clarament preventiva i alineada amb els principis de la mobilitat sostenible. Entre els objectius específics associats a aquest eix destaquen:

- Disminuir l'accidentalitat viària.
- Ampliar l'anàlisi i les actuacions en matèria de seguretat viària, passant d'un enfoc reactiu a un model preventiu.
- Reduir les incidències relacionades amb la circulació de vehicles de mobilitat personal.
- Millorar el trànsit rodat incorporant la perspectiva de gènere en la planificació i gestió de la mobilitat.

Aquest marc estratègic reforça el paper del PMUS com a instrument integrador, ja que permet vincular les polítiques de seguretat viària amb altres línies d'actuació estructurals del pla, com ara la jerarquització viària, la pacificació del trànsit, la implantació de zones 30, el disseny d'entorns escolars segurs, la millora de l'espai per al vianant i la promoció de modes de transport més segurs i sostenibles.

Línies d'actuació rellevants en matèria de seguretat viària

En coherència amb el Pla Local de Seguretat, es defineixen diverses línies d'actuació que es consideren especialment rellevants des del punt de vista del PMUS:

- **Consolidació d'un Pla de Seguretat Viària de caràcter executiu**, integrat en la planificació de la mobilitat i coordinat entre les àrees de Mobilitat, Policia Local i Territori.
- **Millora del disseny urbà del viari** en funció dels resultats de l'anàlisi d'accidentalitat, prioritzant actuacions sobre punts conflictius i trams amb percepció elevada de risc.
- **Moderació de la velocitat de circulació**, mitjançant la implantació de zones pacificades i mesures físiques i de regulació que reforcin el caràcter urbà dels carrers.

- **Desenvolupament i consolidació d'una xarxa d'entorns escolars segurs**, així com d'itineraris segurs que connectin equipaments municipals i àrees d'activitat.
- **Educació i sensibilització viària**, amb especial atenció als col·lectius vulnerables i a l'ús responsable dels VMP.
- **Millora de la captació i gestió de dades de seguretat viària**, incorporant eines tecnològiques que permetin avançar cap a una gestió basada en l'evidència.

En breu s'iniciarà la redacció de l'estudi de seguretat viària de la zona de nucli urbà, impulsat per Servei Català de Trànsit.

3.9.2 Costos unitaris del transport

En aquest apartat es realitza una anàlisi i una avaluació econòmica dels costos associats a la mobilitat i al sistema de transport a Barberà del Vallès. L'objectiu d'aquesta anàlisi és estimar, des d'una perspectiva agregada, l'impacte econòmic global que generen els desplaçaments de persones sobre el conjunt de la societat, incorporant tant els costos interns com les externalitats associades al sistema de mobilitat.

Per dur a terme aquesta estimació, es parteix dels costos unitaris del transport recollits al **Pla Director de Mobilitat (PdM) 2020-2025 de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)**, concretament dels valors establerts a l'estudi instrumental *«Seguiment i actualització dels costos socials i ambientals de la mobilitat al Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona en 2017 i escenaris tendencials i proposta a 2025»*. Aquest estudi constitueix el marc de referència per a la valoració econòmica dels impactes associats a la mobilitat en l'àmbit metropolità.

Els costos detallats en aquest estudi estan referenciats a l'any 2017, que actua com a any base. Amb la finalitat d'adaptar aquests valors a l'horitzó temporal del present PMUS, s'han actualitzat monetàriament a preus de 2025 a partir de l'evolució de **l'Índex de Preus al Consum (IPC) de Catalunya**, publicat per l'IDESCAT, corresponent al període 2017-2025, que suposa un **increment acumulat aproximat del 24%**. Aquesta actualització té un caràcter estrictament monetari i no incorpora modificacions estructurals en els patrons tecnològics, energètics o d'eficiència del sistema de transport.

L'estimació dels costos totals del transport es vincula a les magnituds físiques de la mobilitat, que s'expressen habitualment en vehicles-quilòmetre, viatges-quilòmetre o passatgers-quilòmetre. La variable utilitzada en cada cas depèn de les unitats en què es defineixen els costos unitaris. En el present anàlisi s'adopta un **enfocament agregat basat en viatges-quilòmetre**, en coherència amb el marc metodològic del PdM, que permet integrar els diferents modes de transport en un sistema comú de comparació.

En aquest context, s'ha estimat el volum de viatges-quilòmetre realitzats pels residents de Barberà del Vallès, tant en un dia tipus com en termes anuals, diferenciant els diferents modes de transport disponibles. Els desplaçaments considerats **inclouen tant la mobilitat interna, realitzada íntegrament dins del terme municipal, com la mobilitat externa, corresponent als desplaçaments amb origen o destinació fora del municipi.** En aquest darrer cas, es consideren principalment els desplaçaments cap a Barcelona i els municipis de l'entorn funcional immediat (Cerdanyola del Vallès, Sabadell, Terrassa, Rubí i Sant Quirze del Vallès), així com altres desplaçaments intermunicipals i intercomarcals identificats als apartats d'anàlisi de la mobilitat.

Posteriorment, s'ha aplicat el repartiment modal dels desplaçaments realitzats pels residents del municipi, a partir d'una combinació dels resultats obtinguts mitjançant l'anàlisi de dades de telefonia mòbil i els repartiments modals derivats de **l'Enquesta de Mobilitat a Persones Residents (EMPR)**, adaptats al context local de Barberà del Vallès. L'aplicació d'aquests repartiments modals sobre el nombre total de desplaçaments permet obtenir la distribució de viatges diaris per mode de transport, que es recull a la taula següent.

Taula 3-61 Distribució de viatges diaris per modes

Viatges diaris per modes		
Mode de transport	Desplaçaments residents	%
Mobilitat activa	43.980	51%
Transport públic	10.348	12%
Transport privat	31.907	37%
TOTAL	86.235	100%

Font: Elaboració pròpia

A partir d'aquesta distribució modal i de les distàncies mitjanes estimades, **s'ha calculat el volum anual de viatges-quilòmetre realitzats pels residents de Barberà del Vallès per a cada mode de transport.** Amb la finalitat d'obtenir resultats representatius de l'any 2025, s'han ajustat els valors de desplaçaments i distàncies utilitzant la informació derivada de l'anàlisi de telefonia mòbil desenvolupada en apartats anteriors del document.

Taula 3-62 Distribució de distància mitjana anual per mode

Distancia mitjana per mode	
Mode de transport	Viatges-km/any
Mobilitat activa	86.462.213
Transport públic	20.344.050
Transport privat	62.727.488
TOTAL	169.533.750

Font: Elaboració pròpia

Costos totals del transport

D'acord amb el PdM 2020-2025, els costos totals del sistema de transport s'obtenen a partir de la **suma dels costos interns i dels costos externs** generats pels desplaçaments de persones i mercaderies. Aquests costos inclouen components econòmics, socials i ambientals.

Els **costos interns** són aquells que recauen directament sobre els usuaris i les empreses operadores dels diferents modes de transport. Inclouen, entre d'altres, les tarifes del transport públic, el cost del temps de viatge, els costos d'operació i manteniment i altres despeses assumides directament pels usuaris o pels operadors.

Per la seva banda, els **costos externs**, també anomenats externalitats, corresponen als impactes del sistema de mobilitat que no són assumits directament pels usuaris, sinó pel conjunt de la societat. Entre aquests costos s'hi inclouen la contaminació atmosfèrica, el soroll, les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, els accidents de trànsit, la congestió, l'efecte barrera i els impactes sobre el medi natural i l'entorn urbà.

Els costos unitaris totals considerats en aquesta anàlisi s'han obtingut actualitzant els valors corresponents a l'any 2017, establerts a l'estudi de referència del PdM, en funció del creixement de l'IPC a Catalunya durant el període 2017-2025. Els resultats s'expressen en termes de **cost per viatge-quilòmetre**, d'acord amb l'enfocament agregat adoptat.

Cal assenyalar que no s'imputen costos unitaris a la mobilitat a peu, atès que es tracta d'un mode de transport que no genera externalitats negatives rellevants i que presenta, per contra, beneficis nets en termes de salut pública, qualitat urbana i cohesió social.

Taula 3-63 Costos unitaris i totals actualitzats per a 2025

Costos €/viatges-km			
Mitja de transport	2017	2025	Costos (€/any)
A peu	-	-	-
Bicicleta i VMP	1,51 €	1,87 €	2.266.485,86 €
Transport públic	1,60 €	1,98 €	40.362.595,25 €
Vehicle privat	1,99 €	2,47 €	154.786.348,36 €
TOTAL	5,10 €	6,32 €	197.415.429,46 €

Font: Elaboració pròpia

Segons els càlculs realitzats, els **costos totals associats a la mobilitat dels residents de Barberà del Vallès ascendeixen a aproximadament 197,5 milions d'euros anuals**, incloent-hi tant els costos interns com les externalitats del sistema de transport.

Costos interns i externs

Els costos interns són els costos que suporten les persones usuàries o les empreses o institucions operadores del serveis de transport. Aquests també tenen en compte els costos de manteniment i superestructura de les xarxes de transport (viaries, ferroviàries i ciclables).

Es consideren costos externs aquells relacionats amb les següents externalitats derivades de la mobilitat: contaminació atmosfèrica, soroll, accidents, canvi climàtic, danys a la naturalesa, ocupació de l'espai i l'efecte barrera.

D'acord amb les previsions tendencials de costos exposades en l'estudi instrumental de PdM, s'han estimat, mitjançant extrapolació percentual, els costos interns i externs corresponents a Barberà del Vallès, com s'indica en la següent taula.

Taula 3-64 Costos totals, interns i externs a Barberà per a 2025 (extrapolació previsions PdM)

Costos (€/Any)	Costos Barberà 2025	Pes relatiu % (tendencia 2025 PdM)	2025 (Escenari proposta tendencia PdM)	Pes relatiu % (proposta tendencia 2025 PdM)
Costos interns	172.343.669,92 €	87,3%	174.317.824,22 €	88,3%
Costos externs	25.071.759,54 €	12,7%	23.097.605,25 €	11,7%
Costos totals	197.415.429,46 €	100,0%	197.415.429,46 €	100,0%

Font: Elaboració pròpia

3.9.3 Medi ambient

El sistema de mobilitat de Barberà del Vallès genera un conjunt d'externalitats ambientals que tenen una incidència directa sobre la qualitat de l'aire, el soroll ambiental, el consum energètic i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, així com sobre la salut de la població i la qualitat de l'espai urbà. Aquests impactes estan estretament vinculats al predomini del trànsit motoritzat i a la presència d'infraestructures viàries de gran capacitat que estructuren el territori municipal.

L'anàlisi d'aquestes externalitats s'ha elaborat a partir de la documentació sectorial municipal vigent (Pla Local Acústic, Pla Local d'Acció contra el Canvi Climàtic (PLACC/PAESC), Pla de Transició Energètica) i, de manera específica, del projecte redactat per l'aprovació de la futura ordenança de regulació de la Zona de Baixes Emissions de Barberà del Vallès (2024), que aporta informació detallada sobre emissions i immissions.

Contaminació atmosfèrica en suspensió (PM_{10} i $PM_{2,5}$)

Barberà del Vallès s'inclou dins la **Zona de Qualitat de l'Aire 2 (Vallès-Baix Llobregat)**, àmbit declarat **Zona de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric** per als contaminants **NO_2 i PM_{10}**, ateses les superacions històriques registrades en aquest territori metropolità.

Actualment, el terme municipal de Barberà del Vallès disposa d'una **estació urbana de fons de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA)**, situada entre l'avinguda Verge de Montserrat i el passeig Doctor Moragas. Aquesta estació mesura principalment **NO_2, NOx i NO**, i és representativa de l'exposició mitjana de la població urbana.

Pel que fa a les **partícules PM_{10} i $PM_{2,5}$**, s'adopta com a estació de referència **la de Sabadell, en funció de** la seva proximitat geogràfica, la similitud del context urbà i ambiental, i la disponibilitat de sèries històriques consolidades. Aquest criteri s'ajusta a les directrius establertes per la Generalitat de Catalunya per a la selecció d'estacions de referència en àmbits on no es disposa de mesura directa de tots els contaminants.

La combinació d'aquestes estacions permet caracteritzar adequadament la situació de la qualitat de l'aire a Barberà del Vallès, especialment pel que fa als contaminants més directament vinculats al trànsit rodat.

El **NO_2** és un contaminant estretament vinculat al trànsit motoritzat, especialment als motors dièsel, i constitueix un dels principals indicadors de l'impacte de la mobilitat sobre la qualitat de l'aire en entorns urbans. Les dades registrades a l'estació de **Barberà del Vallès (Moragas–Montserrat)** mostren que, tot i que en els darrers anys no s'han produït superacions sistemàtiques del valor límit anual establert per la normativa europea, el municipi es manté dins d'un àmbit territorial amb **concentracions elevades de NO_2**, pròpies de la Zona de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric.

Taula 3-65 Evolució dels nivells d'immissió de NO_2 a la ZQA 2. Àrea de Vallès – Baix Llobregat (2016-2023)

Punt de mesura d'NO_2	Any							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Barberà del Vallès (Verge de Montserrat)	37	38	33	34	26	25	27	24
Granollers (Francesc Macià)	38	40	33	35	27	27	27	25
Martorell (Poliesportiu municipal)				29	24	25	26	23
Mollet del Vallès (Pista d'atletisme)	43	44	40	38	29	31	33	30
Montcada i Reixac (Pl. Lluís Companys)	36	35	32	35	26	29	31	32
Pallejà (Roca de Vilana)	23	24	20	22	15	16	18	16
Rubí (Ca n'Oriol)	28	28	23	23	19	19	20	18
Sabadell (Gran Via)	39	38	36	34	26	28	28	27
Sta. Perpètua de Mogoda (Onze de Setembre)	36	37	32	32	24	27	28	26
Sant Cugat del Vallès (Parc de Sant Francesc)	27	27	24	25	19	20	21	19
Sant Andreu de la Barca (CEIP Josep Pla)	41	43	39	38	29	28	31	28
Terrassa (Rambla Pare Alegre)	42	40	35	36	26	28	32	29

Font: Elaboració pròpia

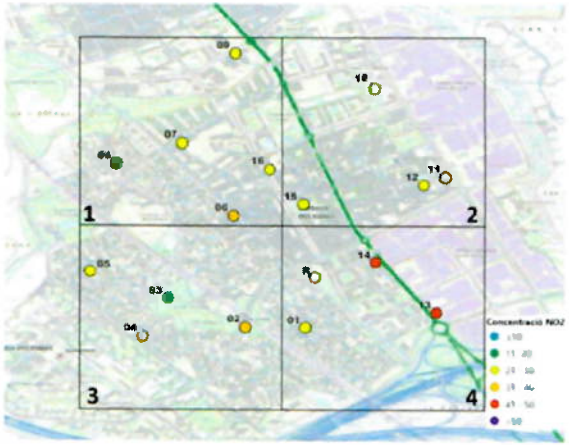
Aquestes concentracions responen a:

- La **intensitat del trànsit motoritzat**, tant local com de pas,
- La proximitat de **grans infraestructures viàries** (AP-7/B-30, C-58),
- Les **condicions meteorològiques adverses a la dispersió** (episodis d'inversió tèrmica).

En primer lloc, entre el **8 de gener i el 16 de juny de 2024**, es va realitzar una **campanya indicativa amb un sensor en continu** ubicat a la **carretera de Barcelona, 134**, una de les principals vies d'accés al municipi. Aquest estudi, de caràcter puntual i orientatiu, tenia com a objectiu analitzar el comportament del NO_2 en un **punt fortament influenciat pel trànsit**. Els resultats mostren una **concentració mitjana anualitzada de 39,6 µg/m³** i una **concentració màxima horària de 115,9 µg/m³**, valors clarament superiors als registrats de mitjana a les estacions urbanes de trànsit de la ZQA2, evidenciant la possible existència de **punts locals amb nivells pròxims als límits normatius**.

Posteriorment, l'any **2025**, amb el suport de la Diputació de Barcelona, es va desenvolupar un **estudi específic mitjançant captadors passius de NO_2**, amb la instal·lació de **20 punts de mesura repartits per tot el terme municipal**. Aquest estudi, amb una cobertura espacial molt més àmplia, ha permès caracteritzar la **distribució territorial de les concentracions de NO_2**. Els resultats mostren una clara correlació amb la intensitat del trànsit, amb **valors màxims estimats de 45–46 µg/m³** en punts de la **carretera N-150**, mentre que en zones amb menor influència viària s'observen valors propers als **20 µg/m³**. La **mitjana municipal estimada** se situa en **28 µg/m³**, per sota del límit estatal però per sobre dels llindars més exigents de la normativa europea recent i de les recomanacions sanitàries.

Figura 3.112 Plànol de la estimació anual mitjana de NO_2



Font: Ajuntament de Barberà del Vallès

En conjunt, la combinació de dades de la XVPCA, de la campanya puntual de 2024 i de l'estudi multipunt de 2025 posa de manifest que, tot i l'absència de superacions generalitzades del valor límit anual de NO_2, **existeixen punts concrets del municipi amb concentracions elevades directament associades al trànsit motoritzat**. Aquest fet indica que el **marge de millora de la qualitat de l'aire és limitat si no es produeixen canvis estructurals en el model de mobilitat**, especialment pel que fa a la reducció del trànsit motoritzat i a la millora del repartiment modal.

En relació amb les **partícules en suspensió (PM_{10} i $PM_{2,5}$)**, aquestes constitueixen una de les externalitats ambientals més persistents associades al sistema de mobilitat, tant per la seva incidència sobre la salut pública com per la seva forta vinculació amb el volum global de trànsit motoritzat. A diferència del NO_2, una part rellevant de les emissions de partícules no està exclusivament associada als processos de combustió, sinó també a **fonts no exhaustives del trànsit**, com el desgast de frens i pneumàtics i la resuspensió de pols de la calçada, fet que dificulta la seva reducció mitjançant únicament la renovació tecnològica del parc vehicular.

Atès que el municipi de Barberà del Vallès no disposa d'una estació pròpia de mesura contínua de PM_{10} i $PM_{2,5}$, l'anàlisi d'aquests contaminants es realitza a partir de les dades de **l'estació urbana de fons de Rubí – Ca n'Oriol**, adoptada com a estació de referència per la seva proximitat geogràfica, la similitud del context urbà i ambiental i la disponibilitat de sèries històriques consolidades. Aquest criteri és coherent amb les directrius de la Generalitat de Catalunya per a l'avaluació de la qualitat de l'aire en àmbits sense mesura directa de tots els contaminants.

Taula 3-66 Punts de mesura de NO_2 a la ZQA 2 Àrea de Vallès – Baix Llobregat (2016-2023)

Punt de mesura d'NO_2	Any							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rubí (Ca n'Oriol)	**28**	**28**	**23**	**23**	**19**	**19**	**20**	**24**
Granollers (Francesc Macià)	24	26	24	24	21	23	26	25
Mollet del Vallès (Pista d'atletisme)	31	30	27	28	25	25	28	23
Montcada i Reixac (Ajuntament)	28	28	26	29	24	25	26	30
Montcada i Reixac (Can Sant Joan)	26	29	28	29	25	25	22	32
Palleja (Roca de Vilana)	ST	24	25	23	20	23	26	16
Castellbisbal (CEIP Mare de Deu de Montserrat)	22	27	26	26	23	21	25	18
Sabadell (Gran Via)	**22**	**22**	**20**	**21**	**10**	**21**	**21**	27
Montornès del Vallès (CEIP Marinada)	27	27	26	27	22	24	26	26
Sant Andreu de la Barca (CEIP Josep Pla)	22	24	23	24	22	23	23	19

Font: Elaboració pròpia

Les dades disponibles mostren que les **concentracions mitjanes anuals de PM_{10}** a l'àmbit de referència compleixen el **valor límit anual establert per la normativa europea (40 µg/m³)**, però es mantenen en valors relativament elevats, característics dels entorns metropolitans amb elevada intensitat de trànsit i presència d'infraestructures viàries de gran capacitat. A més, s'observen **episodis puntuals d'increment de PM_{10}**, sovint associats a condicions meteorològiques desfavorables a la dispersió dels contaminants, episodis d'inversió tèrmica i increments temporals del trànsit motoritzat.

Pel que fa a les **partícules fines $PM_{2,5}$**, les concentracions mitjanes anuals registrades a l'estació de referència se situen per-sota del **límit normatiu vigent (25 µg/m³)**, però **superen de manera recurrent els valors guia recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS)** fixats en 5 µg/m³ anuals. Aquest fet posa de manifest que, tot i el compliment formal de la normativa, les $PM_{2,5}$ continuen representant un **risc rellevant per a la salut**, especialment en entorns urbans densos i amb elevada mobilitat intermunicipal.

En el context de Barberà del Vallès, la presència de les infraestructures AP-7/B-30, C-58 i N-150, el trànsit de pas metropolità i la mobilitat associada als polígons d'activitat econòmica contribueixen de manera estructural a la generació i acumulació de partícules en suspensió. Aquest fet explica que, malgrat les millores observades en altres contaminants, les PM_{10} i $PM_{2,5}$ continuïn sent una de les externalitats ambientals més difícils de reduir únicament mitjançant actuacions tecnològiques.

Emissions de gasos efecte d'hivernacle i canvi climàtic

D'acord amb l'inventari d'emissions del **Pla Local d'Acció contra el Canvi Climàtic (PLACC/PAESC)**, el sector del transport és el principal emissor de gasos amb efecte d'hivernacle a Barberà del Vallès,

concentrant **més del 50 % de les emissions totals del municipi**. Aquest fet situa la mobilitat com el vector clau per assolir els objectius de mitigació del canvi climàtic establerts a escala local, catalana, estatal i europea.

Les emissions del sector transport estan directament associades a la dependència dels combustibles fòssils i al predomini del vehicle privat en els desplaçaments intermunicipals i metropolitans. Malgrat que en el període 2005–2020 s'ha observat una reducció global de les emissions municipals, aquesta evolució respon en part a factors estructurals externs, com la millora del mix elèctric o la conjuntura econòmica, i no implica necessàriament una transformació profunda del model de mobilitat.

Des d'una perspectiva estructural, la combinació d'una elevada mobilitat externa, distàncies mitjanes de desplaçament significatives i una quota elevada del vehicle privat comporta un nivell d'emissions incompatible amb els objectius de neutralitat climàtica a mitjà i llarg termini, reforçant la necessitat d'actuar sobre el sistema de mobilitat.

Contaminació acústica

El soroll ambiental constitueix una altra externalitat ambiental rellevant associada al sistema de mobilitat a Barberà del Vallès. Segons el **Pla d'Acció per a la Reducció de la Contaminació Acústica (Fase III)**, el trànsit viari és la principal font de soroll al municipi, especialment en els eixos d'accés, de distribució del trànsit i en l'entorn de les grans infraestructures viàries i ferroviàries.

L'avaluació de la població exposada mostra que, durant el període diürn, **el 95 % de la població del municipi està exposada a nivells d'immissió sonora inferiors als objectius de qualitat acústica**, mentre que en període nocturn aquest percentatge es redueix fins al **86 %**, de manera que **aproximadament un 14 % de la població està exposada a superacions dels valors límit durant la nit.**

Taula 3-67 Contaminació acústica

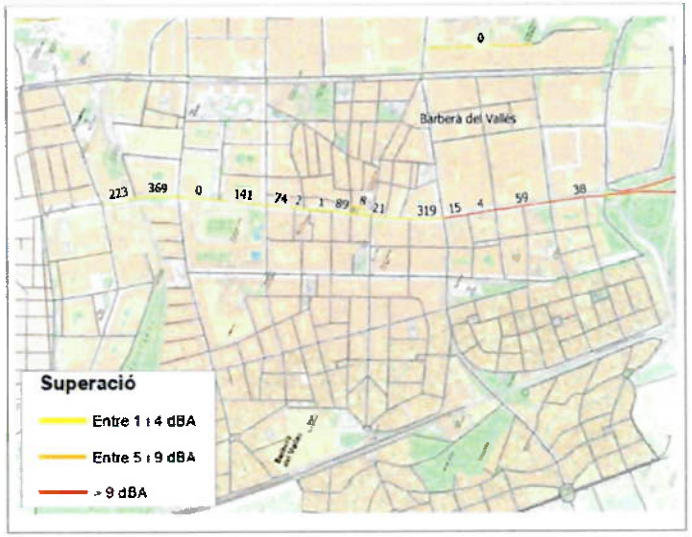
Contaminació acústica		
Període	Població dins dels objectius	Població amb superacions
Diürn	95 %	5 %
Nocturn	86 %	14 %

Font: Pla d'Acció per a la reducció de la contaminació acústica

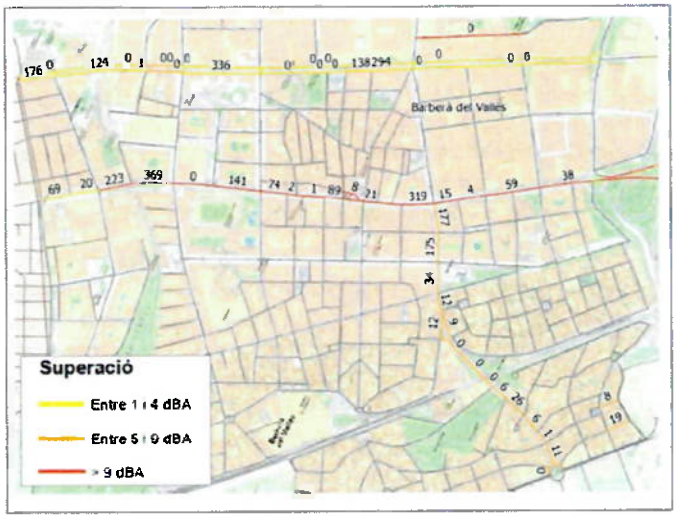
Les superacions acústiques es concentren principalment en vials amb elevada intensitat de trànsit i funció intermunicipal, com la carretera N-150, així com en l'entorn de l'AP-7/B-30 i la C-58. En període nocturn destaca la presència de trams amb superacions superiors als 5 dBA, especialment en àmbits residencials situats a tocar d'aquests corredors, fet que incrementa l'impacte potencial sobre el descans i la salut de la població.

Figura 3.113 Extracte del mapa de superacions del nivell d'immissió en període diürn i nit

Període diürn



Període nocturn

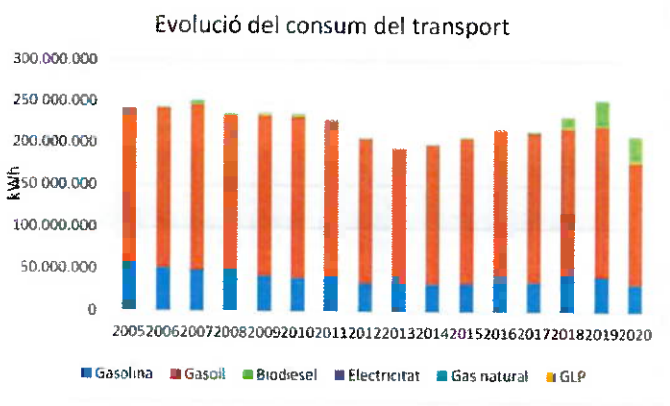


Font: Ajuntament de Barbera del Valles

Consum energètic de combustible fòssils

El **Pla de Transició Energètica** posa de manifest que el sector transport és també el principal consumidor d'energia final al municipi, concentrant **més del 55 % del consum energètic total del municipi**. Aquest consum es basa majoritàriament en combustibles fòssils líquids, fet que comporta una elevada dependència energètica i una baixa eficiència global del sistema de mobilitat.

Figura 3.114 Consum del sector transport per fonts



Font: Pla de Transicio Energetica de Barbera del Valles

Tot i l'increment progressiu del parc de vehicles elèctrics, el seu pes encara és insuficient per reduir de manera significativa el consum energètic i les emissions associades al transport, mantenint-se una forta dependència del vehicle privat motoritzat.

Zona de Baixes Emissions (ZBE) i qualitat ambiental

La implantació de **Zones de Baixes Emissions (ZBE) s'ha consolidat com una de les principals eines de política pública per a la reducció de la contaminació atmosfèrica associada al trànsit motoritzat en entorns urbans**. Aquest instrument, impulsat a escala europea i estatal, té com a objectiu principal limitar l'accés dels vehicles més contaminants a determinats àmbits urbans, amb la finalitat de millorar la qualitat de l'aire, reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i protegir la salut de la població.

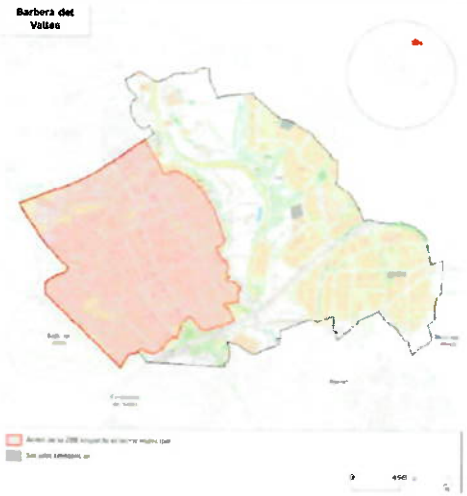
D'acord amb el que estableix la **Llei 7/2021, de canvi climàtic i transició energètica**, la implantació obligatòria de ZBE afecta els municipis de més de 50.000 habitants, així com aquells de més de 20.000 habitants que superin de manera reiterada els valors límit de qualitat de l'aire. En aquest context normatiu, **Barberà del Vallès no es troba actualment obligada a implantar una ZBE**, atès que no compleix els criteris poblacionals ni de superació sistemàtica dels llindars de contaminació establerts.

Aquesta situació d'exempció ha estat reconeguda oficialment per l'Ajuntament de Barberà del Vallès, que ha informat que el municipi **queda exempt de la implantació obligatòria d'una ZBE**, sense perjudici de poder desenvolupar mesures de regulació ambiental del trànsit de manera voluntària i adaptada a les necessitats locals.

Davant una possible reducció dels nivells límit d'emissions contaminants, i amb la finalitat d'identificar eventuals superacions dels valors actualment establerts, l'Ajuntament ha elaborat el **Projecte de Zona de Baixes Emissions de Barberà del Vallès (2024)** com a document d'anàlisi i planificació estratègica, amb l'objectiu d'avaluar el context normatiu, ambiental i de mobilitat del municipi i anticipar possibles escenaris futurs. Aquest projecte no estableix la implantació immediata d'una ZBE, sinó que proporciona un marc de referència per a la presa de decisions informada en relació amb la qualitat de l'aire i la mobilitat urbana.

L'anàlisi realitzada en el Projecte ZBE posa de manifest que la contaminació atmosfèrica associada al trànsit a Barberà del Vallès està fortament condicionada per factors estructurals de caràcter supramunicipal, com la presència d'infraestructures viàries de gran capacitat (AP-7/B-30, C-58) i el trànsit de pas metropolità, així com per la mobilitat generada pels polígons d'activitat econòmica. Aquestes circumstàncies limiten l'eficàcia potencial d'una ZBE estrictament municipal com a eina única de reducció de la contaminació, si no s'acompanya d'altres mesures estructurals de mobilitat sostenible.

Figura 3.115 Àmbit de la proposta de ZBE en el terme municipal de Barbera del Valles



Font: ZBE a Barberà del Vallès. Institut Metropol

Des del punt de vista del PMUS, la ZBE s'interpreta com **una possible eina complementària**, i no com un instrument aïllat, dins d'una estratègia més àmplia orientada a la reducció de les externalitats

ambientals del sistema de mobilitat. En aquest sentit, el PMUS incorpora l'anàlisi de la ZBE com a part del diagnòstic ambiental, posant l'accent en la necessitat de prioritzar actuacions que redueixin la dependència del vehicle privat, fomentin el canvi modal i millorin l'eficiència energètica del sistema de mobilitat en el seu conjunt.

Així mateix, el Projecte ZBE identifica la importància d'assegurar la coherència entre qualsevol eventual mesura de regulació ambiental del trànsit i altres instruments de planificació municipal, com el Pla Local d'Acció contra el Canvi Climàtic, el Pla de Transició Energètica i el propi PMUS, així com la necessitat de garantir criteris d'equitat social i territorial en l'aplicació de restriccions a la mobilitat.

3.9.4 Accessibilitat

L'auditoria de la xarxa de vianants inclosa en aquest document indica que, dels 315 carrers que pertanyen a la xarxa primària de vianants de Barberà, només 59 d'elles (19%), disposen de voreres amb amplades superiors a 1,80 metres i inferiors als 2,5 metres, que garanteixen l'encreuament de dos vianants.

Segons l'Ordre TMA 851/2021 l'amplada mínima per garantir un bon nivell de servei a la xarxa principal de vianants de primera categoria és ≥ 2,5 m, requisit que compleixen 72 carrers de la mostra estudiada.

Aquesta situació afecta directament la continuïtat i la seguretat dels itineraris per a vianants, especialment per a col·lectius vulnerables com infants, gent gran o persones amb discapacitat.

D' altra banda, el document Tècnic que desenvolupa les condicions bàsiques d' accessibilitat i no discriminació per a l' ús dels espais públics urbanitzats fixa un pendent màxim del 6% per als itineraris accessibles.

Addicionalment, la disposició i equipament de les parades d' autobús són factors que, igualment, ofereixen informació sobre el grau d' accessibilitat de la mobilitat en un municipi. De les 42 parades amb senyalització identificable que hi ha a Barberà, **només deu** d'elles compten amb un **nivell d'accessibilitat correcte (24%).**

Finalment, s'ha realitzat un procés participatiu amb diversos col·lectius ciutadans, consistents en passejos exploratoris pel municipi. A partir de la dinàmica dirigida a persones amb mobilitat reduïda s'han extret les següents conclusions:

- **Valoració d'espais amplis.** Es destaca positivament l'amplitud i comoditat d'eixos principals com el Passeig Doctor Moragues i la Via Sant Oleguer, que afavoreixen el desplaçament.
- **Manteniment i autonomia.** S'identifica la necessitat de reforçar el manteniment del paviment per a evitar irregularitats, citant punts específics com el carrer Marquesos de Barberà.
- **Gestió d'obstacles en la vorera.** S'observa que la disposició d'arbres o mobiliari urbà estreta el pas en uns certs trams, especialment en la confluència de Pintor Fortuny amb Doctor Moragues.
- **Visibilitat i seguretat en creus.** Se suggereix optimitzar la visibilitat en les interseccions condicionades per la ubicació de contenidors, com succeeix en la Via Verge de Montserrat.
- **Logística i mobilitat per als vianants.** Es proposa millorar la gestió dels espais de càrrega i descàrrega en la zona de Pintor Murillo amb Enric Granados per a evitar que els vianants hagin de baixar a la calçada.
- **Accessibilitat en equipaments i transport.** L'informe de participació recull la importància de facilitar l'accés a l'estació de Renfe (escales mecàniques) i assegurar la disponibilitat de places reservades prop de serveis clau com el Teatre o la OAC

El present PMUS contempla l'adopció de mesures per a solucionar les deficiències d'accessibilitat en el sistema de mobilitat del municipi, escometent actuacions de millora en les vies per als vianants i diversos equipaments urbans, com les parades d'autobús..

3.9.5 Gènere i cohesió social

Les ciutats no són neutres al gènere i reprodueixen les diferències entre homes i dones en la manera de desplaçar-se. Aquest fet té el seu reflex en l'àmbit de l'AMB que, segons dades de l'EMEF 2023, en analitzar els motius de desplaçament respecte de les variables sexe i edat, trobem que el 27,8% dels desplaçaments de les dones de 30 a 64 anys estan ocasionats per raons personals ineludibles (que no són ocupacionals ni gestions), davant el 22,4% de la mobilitat en homes a causa d'aquest motiu.

Aquest tipus de mobilitat en dones de 65 o més anys augmenta fins al 34,9%, respecte al 29,4% d'homes amb la mateixa edat. Les diferències entre sexes en la motivació dels desplaçaments revelen el desequilibri existent en l' acompliment de les tasques adscrites a l' esfera reproductiva de les cures en l' àmbit familiar, un rol el pes relatiu del qual en dones continua sent més elevat que en homes.

El temps i dedicació que homes i dones inverteixen a cultivar la seva esfera personal també revela diferències segons el sexe. Les dades indiquen que la mobilitat personal opcional en homes de 30 a 64 anys (14,2%) i de 65 anys o més (23,5%), vinculada a activitats d'oci dins de l'esfera individual, és superior a la mobilitat relacionada amb aquest motiu en dones (13,8% i 20,4% respectivament).

Així mateix, el motiu de mobilitat ocupacional obté un percentatge més alt entre la població d'homes de 30 a 64 anys (21,2%), en contrast amb les dones del mateix interval d'edat, que es desplacen un 16,7% per aquesta causa. Aquesta dada estaria relacionada directament amb una taxa de desocupació femenina que supera les xifres d'atur masculí.

Taula 3-68 Motiu de desplaçament segons per sexe i edat a l'AMB

Desplaçaments a Barberà del Vallès					
Sexe	Edat	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal ineludible	Mobilitat personal opcional	Tornada a casa
	16 a 29 anys	24.7%	10.7%	20.0%	44.5%
	30 a 64 anys	21.2%	22.4%	14.2%	42.2%
	65 anys i més	3.1%	29.4%	23.5%	44.0%
TOTAL		18.1%	21.9%	17.1%	42.9%
	16 a 29 anys	25.2%	11.4%	19.9%	43.5%
	30 a 64 anys	16.7%	27.8%	13.8%	41.6%
	65 anys i més	2.0%	34.9%	20.4%	42.7%
TOTAL		14.8%	26.8%	16.2%	42.2%

Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'EMEF

Addicionalment, a partir del passeig exploratori amb perspectiva de gènere que forma part del procés participatiu del PMUS de Barberà del Valls, s'han obtingut les següents conclusions:

- **Valoració d'entorns amables.** Es reconeix el valor d'espais oberts, actius i amb bona il·luminació, com la Plaça de la Vila i l'Avinguda Generalitat, que serveixen com a referents de comoditat per als desplaçaments quotidians.
- **Percepció de seguretat i enllumenat.** S'identifiquen àrees de millora en la il·luminació d'espais públics clau per a reduir la inseguretat, assenyalant específicament parcs infantils, aparcaments i carrers com Verge de l'Assumpció o el carrer Urquinaona.
- **Visibilitat en passos de vianants i creus.** Es detecta que la presència de contenidors i vehicles mal estacionats redueix la visibilitat en les interseccions. Es destaca com a "punt negre" l'encreuament de la Ronda Santa Maria amb Basilea, a causa de la falta de semàfor i a la vegetació que dificulta la visió.
- **Punts crítics i entorns aïllats.** Es recomana intervenir en llocs amb menor concurrència en fosquejar, com el pas subterrani de l'estació, l'aparcament del carrer Doctor Fleming i els voltants del col·legi Miquel Martí i Pol.
- **Dinamització de trams urbans.** Es planteja la idoneïtat d'intervenir en carrers de disseny més tancat o tipus "tub", com Enric Granados o Manuel de Falla, per a fer-les més integradores i menys aïllades.
- **Pacificació i convivència.** Es proposa actuar en vies amb trànsit ràpid com la N-150 i ordenar el trànsit de patinets i bicicletes en el centre per a mitigar la sensació d'inseguretat de les vianants en les zones d'estada.

Finalment, el **Pla d'Acció Municipal (PAM)** de Barberà del Vallès defineix els eixos temàtics que guien l'actuació del Govern municipal fins a l'any 2027. Entre ells, destaquen l'Eix 2: Barberà, sostenible i justa i l'Eix 3: Barberà educadora i feminista, que inclouen línies estratègiques orientades a construir una ciutat més igualitària i socialment cohesionada.

Aquestes accions es concreten en iniciatives com l' impuls de polítiques d' igualtat de gènere i feminisme, així com el compromís de garantir a tota la ciutadania la igualtat en l' accés a oportunitats socials i econòmiques.

3.9.6 Salut

Segons l'EMEF 2023, el 45% de les persones que resideixen a la zona a la comarca del Vallès Occidental", a la qual pertany Barberà del Vallès, es desplacen en modes actius de manera habitual en dia laborable (a peu, bicicleta, VMP). Aquesta situació té un efecte positiu sobre la salut dels residents al municipi.

Addicionalment, l'oferta de vials disponibles per desplaçar-se mitjançant modes actius a Barberà està conformada per una xarxa de vianants principal de prop de 31 quilòmetres, articulada a tots els barris de la ciutat, i una xarxa ciclista de 30 km, estructurada en diferents tipus de vies (carril bici, zona 30 amb prioritat bicicleta, vorera bici i camí verd).

3.9.7 Noves tecnologies

Les noves tecnologies permeten gestionar la mobilitat urbana no només com un servei, sinó com un dret ciutadà. Gràcies al tractament intel·ligent de la informació, és possible accedir a dades en temps real sobre el temps d'espera del transport públic, gestionar l'estacionament regulat, consultar la disponibilitat d'aparcament segur per a bicicletes (com el sistema Bicibox), entre moltes altres funcionalitats.

Aquest accés immediat a la informació aporta seguretat, comoditat i tranquil·litat a la ciutadania, optimitza l'ús del temps i millora significativament l'experiència de desplaçament dels usuaris i les usuàries.

Actualment, Barberà del Vallès disposa de diverses aplicacions i solucions tecnològiques urbanes que faciliten aquesta gestió intel·ligent de la mobilitat:

Taula 3-69 Aplicacions de mobilitat i tecnologies urbanes per a la ciutadania

Tecnologia	Descripció
T-m	T-mobilitat. L'aplicació oficial de la ATM de Barcelona permet accedir a qualsevol mitja de transport public col·lectiu de les 7 corones del Sistema Tarifari Integrat. En Barberà, T-Mobilitat permet l'accés al bus urbà.
AMB	L'aplicació BiciBox permet a l'usuari conèixer les localitzacions de BiciBox i consultar les places disponibles. A Barberà del Vallès es localitzen 4 mòduls Bicibox distribuits en diferents ubicacions del municipi.
AMB Electrolineres	Barberà compta amb quatre punts de recàrrega d'automòbil elèctric. Un d'ells es gestionat per Area Metropolitana de Barcelona (AMB) i permet la recàrrega gratuïta per a usuaris registrats en l'app AMB Electrolineres. Està situat al carrer Arquimedes, 6.

Font: Elaboració pròpia